

# Abschlussbericht des Infrastrukturdialogs

Zusammenfassende Dokumentation und Einordnung der Ergebnisse



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr



# Inhalt

<b>1 Einleitung</b> .....	4
<b>2 Einordnung der Ergebnisse aus Sicht des BMDV</b> .....	8
2.1 Allgemeine Einordnung und Themen auf einen Blick .....	9
2.2 Impulse aus dem Infrastrukturdialog für die Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung .....	13
2.3 Zwischenstand zum Umgang des BMDV mit den Prüfwünschen .....	26
<b>3 Gesamtprozess Infrastrukturdialog</b> .....	28
3.1 Überblick: Ziel, Mandat und Nutzung der Ergebnisse .....	29
3.2 Phasen und Bausteine des Dialogprozesses im zeitlichen Verlauf .....	31
<b>4 Quantitative Auswertung</b> .....	40
4.1. Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 1 „Verknüpfung verkehrlicher Belange mit Klima- und Umweltschutz“ .....	43
4.2. Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 2 „Grundsatz Erhalt vor Aus- und Neubau“ .....	52
4.3 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 3 „Finanzierungsperspektiven“ .....	59
4.4 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 4 „Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr“ .....	68

4.5 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 5 „Vernetzung der Verkehrsträger im Personenverkehr“ .....	92
4.6 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 6 „Integrierte Infrastrukturplanung und Digitalisierung“ .....	100
4.7 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 7 „Konzept für den BVMP 2040, I: Ziele, Leitbild, Geltungsbereich und Maßnahmen“ .....	106
4.8 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 8 „Konzept für den BVMP 2040, II: Verfahren, Methoden und Prognosen“ .....	132
<b>5 Prüfwünsche</b> .....	<b>160</b>
5.1 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 1 .....	161
5.2 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 2 .....	163
5.3 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 3 .....	163
5.4 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 4 .....	164
5.5 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 5 .....	164
5.6 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 6 .....	164
5.7 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 7 .....	166
<b>6 Zentrale Erkenntnisse und Ausblick</b> .....	<b>174</b>
<b>Anlagen</b> .....	<b>178</b>
Am Infrastrukturdialog beteiligte Verbände (Gesamtliste).....	179
Verbände, die an der Online-Befragung teilgenommen haben.....	182
Impressum .....	186

# *Kapitel 1*

## *Einleitung*

---

Der Infrastrukturdialo g setzt den Auftrag aus dem Koalitionsvertrag um, einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans durchzuführen. Ein weiteres Ziel des Koalitionsvertrags war, auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 auf den Weg zu bringen. Vor diesem Hintergrund hat das BMDV beide Ziele des Koalitionsvertrages im Infrastrukturdialo g miteinander verknüpft und den Austausch zwischen bzw. mit den Verbänden zu den vielfältigen Fragen im Zusammenhang mit der möglichen Konzeption und Ausgestaltung des BVMP 2040 genutzt.

Vor diesem Hintergrund wurde der Infrastrukturdialo g als informeller Beteiligungs- und Beratungsprozess konzipiert. Dies ermöglichte einen offenen, konsensorientierten, konstruktiven Austausch zu einer Vielzahl an Themen im Kontext der Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung zwischen einer großen Zahl und Bandbreite an Verbänden, die so ihr jeweils spezifisches Know-how und Interesse in die Diskussionen einbringen konnten. Nach einer Konsultationsphase, in deren Rahmen relevante Themenbereiche und

Fragestellungen zur vertieften Diskussion identifiziert wurden, erfolgte in der Dialogphase im Rahmen von acht themenspezifischen Arbeitsgruppen mit insgesamt 30 mehrstündigen Sitzungen ein intensiver fachlicher Austausch. Dieser wurde über die acht Arbeitsgruppen hinweg von einer großen Zahl an zuständigen bzw. fachlich betroffenen Arbeitseinheiten im BMDV moderiert und begleitet. Die Ergebnisse der acht Arbeitsgruppen wurden in Form von Konsensen, Dissensen und an das BMDV gerichteten Prüfwünschen jeweils in einem Ergebnispa pier festgehalten, das von den jeweils vertretenen Verbänden getragen wurde. Nach Abschluss der Arbeitsgruppen erfolgte eine wechselseitige Vorstellung der Ergebnispa piere im Plenum und auf dieser Grundlage im Rahmen einer mehrwöchigen Online-Befragung die Abstimmung bzw. Positionierung aller am Infrastrukturdialo g teilnehmenden Verbände zu den detaillierten Ergebnissen aller acht Arbeitsgruppen. Auf diese Weise wurden die Ergebnisse der acht Arbeitsgruppen im Gesamtprozess des Infrastrukturdialo gs konsolidiert.

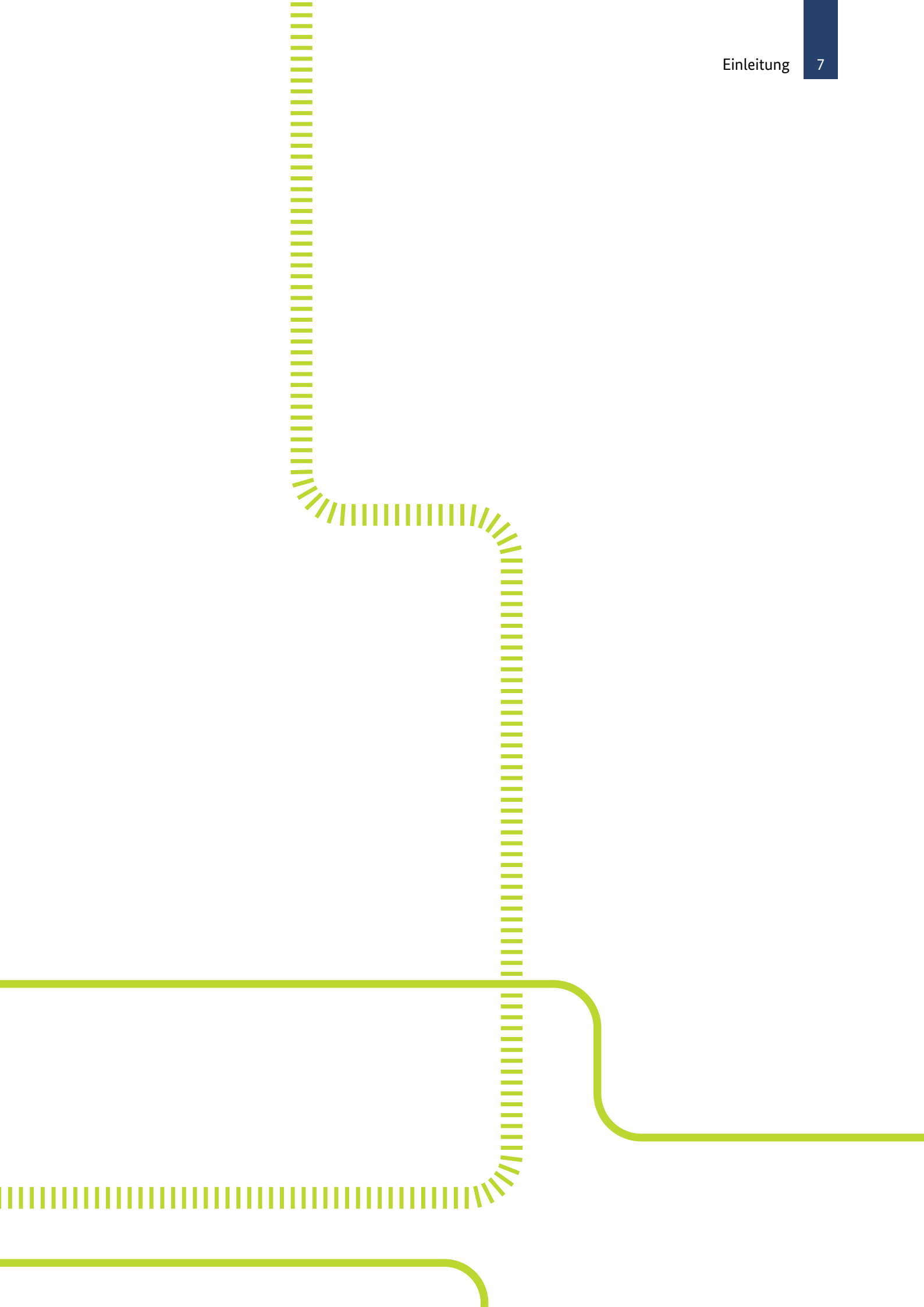
Das BMDV dankt den über 70 Verbänden, die sich über einen Zeitraum von gut zwei Jahren im Infrastrukturdialo g eingebracht haben, nachdrücklich für ihr großes Engagement sowie für den

offenen, vertrauensvollen und konsensorientierten Umgang miteinander und mit dem BMDV. Dies hat entscheidend dazu geführt, dass mit dem vorliegenden Abschlussbericht des Infrastrukturdialogs eine sehr umfangreiche Sammlung von Ergebnissen zu einer großen Bandbreite an Themen im Kontext der Bundesverkehrswegeplanung entstanden ist. Dies umfasst eine überraschend große Anzahl von (weitgehenden) Konsensen, aber erwartungsgemäß auch einige Dissense. Darüber hinaus wurde auf Wunsch der Verbände eine Reihe von Prüfwünschen festgehalten.

Der intensive Austausch im Infrastrukturdialog hat aus Sicht des BMDV den Bedarf für die Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung bzw. deren Umsetzung bestätigt und wichtige Impulse für die Aufstellung eines BVMP 2040 als neue strategische Grundlage der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes gesetzt.

Im Anschluss an diese Einleitung folgt zunächst eine umfangreiche Einordnung und Würdigung der Ergebnisse aus Sicht des BMDV (vgl. Kapitel 2), gefolgt von einer Darstellung des Ablaufs des Infrastrukturdialogs von der Auftaktsitzung bis zum Abschluss des Prozesses (vgl. Kapitel 3). Daran anknüpfend werden alle Ergebnisse (Konsense, weitgehende Konsense und Dissense) des Infrastrukturdialogs im Einzelnen dargestellt. Dabei wird zu jedem einzelnen Ergebnispunkt auch die jeweilige Positionierung der teilnehmenden Verbände aufgeführt (vgl. Kapitel 4). Diese umfassenden Ergebnisse stehen für sich und bilden das Kernstück des Abschlussberichts. Im Anschluss

daran erfolgt ergänzend noch die Auflistung aller in den Arbeitsgruppen vorgebrachten Prüfwünsche der Verbände (vgl. Kapitel 5). Der Abschlussbericht endet mit einer Zusammenfassung der aus Sicht des BMDV wichtigsten Erkenntnisse und Ergebnisse des Prozesses sowie einem knappen Ausblick, wie diese in die zeitlich anschließenden Prozesse zur Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung integriert bzw. dort berücksichtigt werden (vgl. Kapitel 6).



*Kapitel 2*  
*Einordnung der Ergebnisse*  
*aus Sicht des BMDV*

---

Der erste Abschnitt des vorliegenden Kapitels ordnet die Ergebnisse des Infrastrukturdialogs aus Sicht des BMDV allgemein ein und fasst die wichtigsten Themenbereiche und Ergebnisse zusammen (vgl. 2.1). Der zweite Abschnitt stellt ausgewählte Konsens- und Dissenspunkte aus Sicht des BMDV vertiefend, nach spezifischen Themen

unterteilt, dar (vgl. 2.2). Der dritte Abschnitt bietet eine Übersicht, welche der im Infrastrukturdialog von einzelnen bzw. mehreren Verbänden vorgebrachten Prüfwünsche voraussichtlich eingehender im Rahmen eines entsprechenden Forschungsvorhabens untersucht werden könnten (vgl. 2.3).

## 2.1 Allgemeine Einordnung und Themen auf einen Blick

### Allgemeine Einordnung der Ergebnisse aus Sicht des BMDV

Der intensive Austausch im Infrastrukturdialog zum BVMP 2040 hat den Bedarf für eine neue strategische Grundlage der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes aus Sicht des BMDV eindeutig bestätigt, umfangreiche wertvolle Ergebnisse im Hinblick auf dessen mögliche Ausgestaltung erarbeitet und somit dafür eine gute Grundlage geschaffen.

Die konsensorientierte Diskussionsatmosphäre in den acht themenspezifischen Arbeitsgruppen des Infrastrukturdialogs hat zu einer Reihe von Ergebnissen geführt, die im Zuge der Konsolidierung im Gesamtprozess nach wie vor in großer

Zahl als Konsense bzw. weitgehende Konsense Bestand haben. Die (weitgehenden) Konsenspunkte<sup>1</sup> bzw. die insgesamt von den teilnehmenden Verbänden erarbeiteten und jeweils auf Zustimmung oder Ablehnung hin bewerteten Gesamtergebnisse stehen im Prozess des Infrastrukturdialogs in jedem Fall für sich (vgl. Kapitel 4).

Die Ergebnisse bilden wichtige Impulse für die Diskussion zur Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung in Richtung der Aufstellung eines neuen BVMP 2040, die das BMDV (wie frühzeitig im Infrastrukturdialog gegenüber den teilnehmenden Verbänden kommuniziert) prüfen und in geeigneter Form in den weiteren Prozess der Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung einbringen wird.

<sup>1</sup> Für eine Erläuterung der Ergebniskategorien Konsense und weitgehende Konsense siehe Kapitel 3.

Es handelt sich im Folgenden um grobe Einordnungen zu ausgewählten Ergebnissen des Infrastrukturdialogs, da eine detaillierte Betrachtung aller Ergebnisse erst im weiteren Verlauf der Prozesse zur Konzeption und Ausgestaltung des BVMP 2040 bzw. der Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung erfolgen kann und wird.

Dabei ist aus Sicht des BMDV zu beachten, dass die dargestellten Konsensergebnisse oftmals noch der eingehenden Analyse, Konkretisierung und/oder abschließenden Bewertung hinsichtlich der Möglichkeiten zur konsistenten Integration in die zu erarbeitende Gesamtkonzeption des zukünftigen BVMP 2040 bedürfen. Dies liegt wesentlich am vergleichsweise frühen Planungsstand der Konzeption des BVMP 2040, wodurch im Infrastrukturdialog sehr offen und breit, aber oftmals auch eher nur vergleichsweise abstrakt diskutiert werden konnte. Vor diesem Hintergrund ist seitens des BMDV auch vorgesehen, zur Konzeption des BVMP 2040 begleitende Forschungsvorhaben zu beauftragen, in deren Rahmen dafür geeignete Ergebnispunkte aus dem Infrastrukturdialog gutachterlich untersucht und nach Möglichkeit geklärt werden sollen (vgl. 2.2 und 2.3).

#### **Einordnung zur Auswahl der aus Sicht des BMDV zentralen Ergebnispunkte**

Die nachfolgend aufgeführten Ergebnispunkte stellen sowohl bei den (weitgehenden) Konsensen als auch bei den Dissensen eine aus Sicht des BMDV getroffene, nicht abschließende Auswahl zentraler Ergebnisse des Infrastrukturdialogs zu grundlegenden Themen und Fragestellungen der Bundesverkehrswegeplanung bzw. der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes dar.

Die inhaltliche Darstellung entspricht grundsätzlich den Ergebnispunkten der Verbände, ist in Teilen jedoch zusammengefasst bzw. leicht abweichend formuliert. Die in Kapitel 4 umfassend

dargestellten Ergebnispunkte der Verbände sind im Zweifelsfall letztlich maßgeblich, wenn es darum geht, auf welche genauen Ergebnisse die Verbände sich im Infrastrukturdialog verständigt haben.

Die nachfolgend in Kapitel 2 aufgeführten (weitgehenden) Konsenspunkte werden vom BMDV in der hier dargelegten Form unter Berücksichtigung der fachlichen Einordnungen grundsätzlich geteilt bzw. unterstützt. Insofern bilden diese einen aus fachlich-inhaltlicher Sicht sinnvollen bzw. erforderlichen Ausgangspunkt für die zukünftige Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung in Richtung der Konzeption und Aufstellung eines neuen BVMP 2040 unter Berücksichtigung der Ziele und Vorstellungen der kommenden Bundesregierung.

Im Gegensatz zu einzelnen Konsenspunkten kann im Rahmen dieses Berichts zu den Dissensen keine Positionierung des BMDV erfolgen. Im Hinblick auf die Dissense zwischen den Verbänden im Infrastrukturdialog ist zunächst festzuhalten, dass diese oftmals grundlegende Aspekte bzw. Fragestellungen betreffen, die im Rahmen des Austauschs zwischen den Verbänden bei aller vorhandenen Konsens- bzw. Lösungsorientierung nicht aufgelöst werden konnten.

Eine Analyse der Dissenspunkte zeigt aus Sicht des BMDV zunächst, dass diese im Rahmen der Konsolidierung oftmals ein besonders uneinheitliches Meinungsbild aufwiesen (z. B. EP 112 mit 20 Zustimmungen zu Dissensposition A, 29 Zustimmungen zu Dissensposition B und 13 Enthaltungen). Demgegenüber wurden Ergebnispunkte, die in den Arbeitsgruppen noch Konsens waren, zwar in einigen Fällen zu Dissensen. Allerdings war die Ablehnung auf bis zu sechs Verbände begrenzt, so dass das Meinungsbild hier trotzdem deutlich einheitlicher war.

Zudem zeigt die Analyse, dass jene Ergebnispunkte, die zwischen den Verbänden bereits in den Arbeitsgruppen Dissens waren und im Gesamtprozess ein besonders uneinheitliches Meinungsbild ergaben, zwar verschiedene Themenbereiche (z. B. Ziele, Priorisierung, Bewertungsmethodik) betreffen, ihren Ursprung meist aber ganz oder teilweise im grundlegenden Verhältnis von Umwelt- und Klimabelangen einerseits sowie verkehrlichen Belangen andererseits haben. Insofern besitzt dieses Grundthema aus Sicht des BMDV für die Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung eine sehr hohe Bedeutung. Gleichzeitig weisen die Dissense in einigen Fällen noch weitere, jeweils relevante, den Dissens begründende Aspekte bzw. Themen auf. Insgesamt ist aus Sicht des BMDV zu betonen, dass die unterschiedlichen Dissenspositionen argumentativ begründet wurden. Angesichts der hinsichtlich ihrer Positionen zum Teil äußerst heterogenen Zusammensetzung der beteiligten Verbände stellen die unterschiedlichen Dissenspositionen somit grundsätzlich jeweils zunächst auch legitime Standpunkte dar.

Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht des BMDV als wichtiges und wertvolles Ergebnis des Infrastrukturdialogs anzusehen, dass gerade diese zentralen Dissense identifiziert, konkret benannt und mit Argumenten unterlegt festgehalten wurden. Damit hat der Infrastrukturdialog auch zu den Dissenspunkten eine wichtige, gute Grundlage geschaffen, im weiteren Prozess der Konzeption und Aufstellung des BVMP 2040 einen möglichst belastbaren, tragfähigen Umgang mit diesen Themen zu finden sowie bei Bedarf auch zu einer politischen Entscheidung bzw. Festlegung unter Abwägung der verschiedenen relevanten Argumente zu kommen.

### Auf einen Blick: Zentrale Themenbereiche und Ergebnisse

Nachfolgend wird zur ersten Orientierung ein kurzer Überblick über einige ausgewählte, aus Sicht des BMDV zentrale Themenbereiche und Ergebnisse des Infrastrukturdialogs gegeben.

#### Ausgewählte zentrale Konsensergebnisse des Infrastrukturdialogs

- **Grundprinzipien und Leitbild:** Bestätigung zentraler bisheriger Grundprinzipien der Bundesverkehrswegeplanung als weiterhin wichtig (u. a. Verkehrsprognose als Grundlage der Planung, verkehrsträgerübergreifender integrierter Ansatz, Erhalt vor Aus- und Neubau) sowie erstmalige Skizzierung eines längerfristig über dessen Geltungszeitraum hinaus orientierten Leitbilds für den BVMP 2040.
- **Ziele:** Zielsystem des BVWP 2030 mit den dort festgehaltenen sechs übergeordneten Zielen deckt die wesentlichen Bereiche grundsätzlich bereits gut ab, allerdings sollten die abgeleiteten Ziele punktuell geschärft und um einige Aspekte bzw. Belange ergänzt werden (u. a. Resilienz, Energieeffizienz, Digitalisierung). Außerdem: Bedarf für Entwicklung eines Konzepts, wie im BVMP 2040 mit der Erreichung der gesetzlichen Klimaschutzziele konkret umzugehen ist.
- **Kriterien zur Priorisierung erwogener Aus- und Neubauprojekte:** Zukünftig stärkere Berücksichtigung von Klima- und Umweltbelangen sowie (neben den Ergebnissen der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)) stärkerer Einfluss der Ergebnisse weiterer Betrachtungen für die Priorisierungsentscheidungen im BVMP 2040, z. B. Stärkung der Qualität der Verkehrsnetze als Ganzes.

- **Priorisierung von Investitionen:** Im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellung weiterhin prioritäre Mittelbereitstellung für Erhalt und Ersatz. Fachlich begründete Finanzbedarfe hierfür sind 1:1 im Haushalt abzubilden.
- **Finanzierung:** Schaffung verlässlicher, langfristiger Finanzierungsperspektiven zur Förderung der überjährigen Bereitstellung von Haushaltsmitteln, zum Beispiel durch Fondslösungen.
- **Digitalisierung:** Stärkere Berücksichtigung und Förderung der Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur und der Vernetzung der Verkehrsträger, insbesondere im Bereich multimodaler Güterverkehre.
- **Schnittstellen:** Zukünftig stärkere wechselseitige Verknüpfung mit anderen (Planungs-) Prozessen, insbesondere solchen mit unmittelbarem Bezug zu den BVMP-Themen bzw. Identifizierung und Schaffung geeigneter Schnittstellen.
- **Beteiligungsverfahren:** Entwicklung und Umsetzung eines Konzepts für die Weiterentwicklung von Beteiligungsverfahren im Rahmen der Aufstellung des BVMP 2040.
- **Zielkonflikt Verkehr vs. Klima/Umwelt:** Vorrang von verkehrlichen Belangen oder von Klima- und Umweltbelangen im BVMP 2040?
- **Beitrag der Verkehrsinfrastruktur zur Erreichung der Klima- und Umweltschutzziele:** Begrenzte oder erhebliche und rechtzeitige Beiträge zur Erreichung der Klima- und Umweltschutzziele bei zukünftig deutlich stärkerer Ausrichtung der Verkehrsinfrastrukturplanung an Klima-/Umweltschutzziele?
- **Weiterentwicklung der BVWP-Verfahren und -Methoden:** Nur punktuelle Weiterentwicklung oder grundlegende Neuausrichtung vor dem Hintergrund der bestehenden Klima- und Umweltziele?
- **Stellenwert der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA):** Weiterhin zentrales Bewertungskriterium oder zukünftig weniger wichtig bzw. deutliche Anpassung zugunsten von Umwelt-, Natur- und Klimaschutz?
- **Verkehrsprognose als Grundlage der strategischen Planung:** Weiterhin bedarfs- bzw. nachfrageorientiert oder erstmalig zielorientiert aufstellen?

#### Ausgewählte zentrale Dissensergebnisse des Infrastrukturdialogs

- **Umgang mit bestehenden (verkehrs-)politischen Zielen (insbesondere mit sog. „Modal-Split-Zielen“) im BVMP 2040:** Als verbindlich einzuhaltende Ziele zugrunde legen oder nicht unmittelbar im Zielsystem berücksichtigen?
- **Priorisierung von Investitionen in Aus- und Neubau:** Fokus bei Aus- und Neubau nur auf dem Verkehrsträger Schiene oder weiterhin auf allen drei Verkehrsträgern, insbesondere bei zukünftig absehbar (zu) knappen verfügbaren Investitionsmitteln?
- **Einnahmen aus Nutzungsentgelten:** Verwendung gemäß „Verursacherprinzip“ oder verkehrsträgerübergreifend flexiblere Verwendung?

## 2.2. Impulse aus dem Infrastrukturdialog für die Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung

Wie bereits dargelegt, kann die nachfolgende Einordnung aus Sicht des BMDV nur eine grobe Würdigung zu ausgewählten Ergebnissen des Infrastrukturdialogs unter fachlich-inhaltlichen Gesichtspunkten darstellen. Es ist für das BMDV weder möglich noch sinnvoll, hier umfassend auf alle und/oder sehr detailliert auf einzelne Ergebnisse einzugehen. Das liegt insbesondere daran, dass dies erst im weiteren Verlauf der Prozesse zur Konzeption und Ausgestaltung des BVMP 2040 bzw. der Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung erfolgen kann und wird.

Insofern sind Themen bzw. Ergebnisse des Infrastrukturdialogs, die in der nachfolgenden Einordnung nicht aufgegriffen und behandelt werden, aus Sicht des BMDV deshalb weder zwangsläufig weniger wichtig oder werden gar abgelehnt. Vielmehr kann zu ihnen zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage bzw. Einordnung aus Sicht des BMDV erfolgen. Aber: Alle Ergebnisse werden in den weiteren Prozessen in Richtung der Konzeption bzw. Aufstellung des neuen BVMP 2040 bzw. an anderer geeigneter Stelle geprüft und insofern auch vom BMDV berücksichtigt.

### Grundprinzipien

Es ist weitgehend Konsens zwischen den Verbänden, dass der BVMP 2040 an klaren, übergreifenden Grundprinzipien ausgerichtet werden sollte, von denen die folgenden Grundprinzipien weitgehend konsensuell benannt werden:

- Erhalt vor Aus- und Neubau,
- Orientierung an Mengenrestriktionen aus Klima- und Umweltzielen,
- Orientierung an verkehrlichen Bedarfen,
- Aufstellung einer Langfrist-Verkehrsprognose als zentrale Planungsgrundlage,
- Grundansatz einer verkehrsträgerübergreifenden integrierten Betrachtung,
- Einrichtung eines Monitorings für die Umsetzung der strategischen Planung,
- geeignete Einbindung von Stakeholdern in die Aufstellung der Planung.

Aus Sicht des BMDV knüpfen diese Grundprinzipien weitgehend an jene an, die bereits bei der Aufstellung des BVWP 2030 zugrunde gelegt wurden.

Allerdings zeigt sich hier beispielhaft an einigen dieser im Einzelnen genannten Grundprinzipien,

dass mit der bloßen Zustimmung zu diesen noch kein hinreichend klarer Rahmen für die Entwicklung der Grundprinzipien des BVMP 2040 besteht: Wenn beispielsweise sowohl die Orientierung an den sich aus Klima- und Umweltzielen ergebenden Mengenrestriktionen als auch die Orientierung an verkehrlichen Bedarfen als Grundprinzipien weitgehend konsensuell Zustimmung finden, ist damit noch nicht geklärt, wie mit möglichen Konflikten zwischen diesen beiden Grundprinzipien umgegangen werden soll (vgl. den Dissens zum grundlegenden Verhältnis von Umwelt- und Klimabelangen einerseits sowie verkehrlichen Belangen andererseits). Es zeigt sich mithin, dass es auch zu den weitgehend konsensuell von den Verbänden genannten Grundprinzipien mindestens in einigen Fällen noch der weiteren Konkretisierung bzw. der Klärung des Verhältnisses zueinander unter Berücksichtigung einer gesamthaften Betrachtung bedarf. Darüber hinaus wurden seitens einiger Verbände weitere mögliche Grundprinzipien vorgeschlagen, zu denen im Infrastrukturdialog allerdings keine konsensuelle Sichtweise bestand.

Vor diesem Hintergrund wird das BMDV Vorschläge für die Entwicklung eines konkreten Sets an geeigneten, konsistenten Grundprinzipien für den BVMP 2040 im Rahmen eines Forschungsvorhabens erarbeiten lassen.

### Leitbild

Es ist ebenfalls weitgehend Konsens zwischen den Verbänden, dass für den BVMP 2040 ein Leitbild entwickelt bzw. zugrunde gelegt werden sollte, welches im Sinne eines längerfristigen Zielbildes über den Geltungszeitraum eines BVMP hinausweist und aufgrund des längeren zeitlichen Horizonts ambitioniertere Ziele aufweisen kann als ein einzelner strategischer Plan wie der BVMP 2040. Diese weiter reichende Perspektive und Orientierung können aus Sicht der Verbände dazu

beitragen, die Kontinuität und Konsistenz der Planung mittel- und langfristig zu erhöhen.

Auch diese konsensuelle Sicht auf ein Leitbild wird vom BMDV unterstützt. Allerdings besteht auch hierbei aus Sicht des BMDV noch Klärungsbedarf u. a. zu der Frage, wie dieses Leitbild sich zu den Grundprinzipien und Zielen des BVMP 2040 einordnet bzw. verhält. Das BMDV wird Vorschläge zur Skizzierung eines Leitbildes für den BVMP 2040 erarbeiten.

### Ziele

Zum Zielsystem eines künftigen BVMP 2040 gibt es zwischen den Verbänden im Infrastrukturdialog einige wichtige Konsense, aber auch einige sehr grundlegende Dissense:

Konsens ist, dass das Zielsystem des BVMP 2030 mit den dort festgehaltenen sechs übergeordneten Zielen (Mobilität im Personenverkehr ermöglichen, Sicherstellung der Güterversorgung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen, Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft sowie Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten) die wesentlichen Bereiche grundsätzlich bereits gut abdeckt, aber gleichwohl die im BVMP 2030 enthaltenen abgeleiteten Ziele punktuell geschärft und ergänzt werden sollten. Dies könnte u. a. in den Bereichen Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit, Resilienz (inkl. des Schutzes vor den im Zuge des Klimawandels zunehmenden extremen Wetterereignissen), Digitalisierung und Energieeffizienz sinnvoll sein. Darüber hinaus ist Konsens, dass die gesetzlichen Klimaschutzziele einzuhalten sind, der BVMP 2040 die Erreichung dieser Ziele allerdings nur unterstützen kann, da diese von einer Vielzahl externer Faktoren abhängt, die teilweise außerhalb des

Geltungs- bzw. Einflussbereichs des BVMP 2040 bzw. der Verkehrspolitik insgesamt liegen. Es ist daher aus Sicht der Verbände im Infrastrukturdialo g zügig ein Konzept zu entwickeln, wie mit der Erreichung dieser Ziele im BVMP 2040 bzw. in der in diesem Rahmen durchzuführenden Strategischen Umweltprüfung (SUP) umgegangen werden sollte. Ein weiterer Konsens der Verbände besteht in der Sichtweise, dass der Priorisierung des ermittelten Bedarfs eine klare Zielorientierung zugrunde liegen sollte.

Diese konsensuellen Ergebnispunkte werden vom BMDV ausdrücklich unterstützt. Dies zeigt aus BMDV-Sicht, dass das Zielsystem der Bundesverkehrswegeplanung im BVWP 2030 mit seinen übergeordneten und abgeleiteten Zielen grundsätzlich gut aufgestellt war und für die Zukunft eher der punktuellen Anpassung bzw. Schärfung bedarf. Diesbezüglich handelt es sich insbesondere um solche Themenbereiche, bei denen in den letzten Jahren seit der Aufstellung des BVWP 2030 eine besonders dynamische Entwicklung beobachtet werden konnte, die in der Regel zu einer größeren Bedeutung der jeweiligen Thematik für die Bundesverkehrswegeplanung und/oder zu veränderten und somit zukünftig ggf. auch anders zu berücksichtigenden Anforderungen geführt hat.

Anpassungen am Zielsystem sollten aus Sicht des BMDV allerdings auch mit Bedacht vorgenommen werden. Immer neue Anforderungen zu formulieren und diese in Form neuer, zusätzlich zu beachtender Ziele in der Bundesverkehrswegeplanung zu verankern, erschwert die erforderliche Klarheit in der Zielorientierung, macht die Operationalisierung der Ziele durch den zu verbessernden Nachweis des Beitrags der Maßnahmen zur Erreichung der Ziele komplexer und erhöht den Aufwand sowie die Dauer bspw. für die Durchführung der Bewertung erwogener Maßnahmen bzw. damit auch für die Aufstellung des BVMP 2040 beträchtlich. Insofern wird aus Sicht des

BMDV bei der Überprüfung und Anpassung des Zielsystems der Bundesverkehrswegeplanung zu klären sein, welche Bedeutung und welchen Mehrwert eine erwogene Ergänzung bzw. Anpassung tatsächlich hat, wie gut sie operationalisierbar ist (inklusive des damit verbundenen Aufwands) und welcher zusätzliche Nutzen bzw. Erkenntnisgewinn davon erwartet werden kann. Dabei ist immer auch zu prüfen, ob eine neue Anforderung oder Zielstellung ggf. im Rahmen anderer Prozesse und Verfahren außerhalb der Bundesverkehrswegeplanung besser berücksichtigt werden kann.

Zu einer Reihe anderer, sehr grundlegender Fragestellungen zum Themenbereich „Ziele“ besteht zwischen den Verbänden im Infrastrukturdialo g hingegen Dissens. Dies betrifft aus Sicht des BMDV insbesondere die folgenden Fragestellungen:

- Sollten bestehende (verkehrs-)politisch definierte, quantifizierte Ziele mit Bezug zu den Inhalten und Zielen des BVMP 2040 (wie z. B. die gesetzlichen Klimaschutzziele oder die Marktanteils- bzw. sogenannten „Modal Split“-Ziele) in den BVMP 2040 als verbindlich einzuhaltende Ziele aufgenommen werden oder sollten sie dort zwar benannt und eingeordnet, aber nicht selbst Teil des BVMP 2040 bzw. von dessen Zielsystem werden?
- Ist es realistisch, die angestrebte Umstellung auf klimaneutrale Antriebe im Straßenverkehr entsprechend der politischen Zielsetzungen zu erreichen bzw. sind vor diesem Hintergrund die Modal-Split-Ziele weiterhin wichtig?
- Bedarf es zwingend einer Quantifizierung der Beiträge der Maßnahmen eines BVMP 2040 zur Erreichung von Zielen von übergeordneter Bedeutung wie etwa der gesetzlichen Klimaschutzziele?

- Können über eine an den Klima- und Umweltschutzziele und/oder den „Modal-Split“-Ziele ausgerichtete Bundesverkehrswegeplanung signifikante wirksame Beiträge zur Erreichung dieser Ziele realisiert werden?
- Sollen Klima- und Umweltziele gegenüber verkehrlichen Zielen einschließlich der jeweiligen Belange im BVMP 2040 als vor-, nach- oder gleichrangig aufgenommen bzw. berücksichtigt werden?
- Sollen Klimaschutz- und Naturschutzziele als zueinander gleichwertige Ziele in einen BVMP 2040 aufgenommen werden?

Den vorgenannten, eher grundlegenden Dissensen ist aus Sicht des BMDV gemein, dass sie auf unterschiedlichen Perspektiven basieren, die die Verbände hinsichtlich der zukünftigen Gewichtung verkehrlicher Belange gegenüber Belangen des Klima-, Umwelt- und/oder Naturschutzes in der Bundesverkehrswegeplanung einnehmen. Die Identifizierung und konkrete Benennung der jeweiligen Dissenspunkte stellt eine wichtige und gute Grundlage dar, um im weiteren Prozess der Konzeption und Aufstellung des BVMP 2040 zu einer Klärung sowie bei Bedarf auch einer politischen Festlegung bzw. Entscheidung im Sinne eines belastbaren, tragfähigen Umgangs mit diesen Themen zu finden. Wie bereits verschiedentlich im Infrastrukturdialog kommuniziert, wird das BMDV bewusst zum jetzigen Zeitpunkt keine Festlegungen bzw. Entscheidungen hierzu treffen.

### Priorisierung

Es ist Konsens zwischen den Verbänden im Infrastrukturdialog, dass der BVMP 2040 den Bedarf – hier verstanden als die aus Sicht der zielorientierten Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes dringlichsten Erhaltungs-, Aus- und

Neubaumaßnahmen – ergebnisoffen ermitteln sollte, einschließlich des damit verbundenen Investitionsbedarfs. Aus Sicht der Verbände sollte dies mit einer klaren, zielorientierten Priorisierung des ermittelten Bedarfs verbunden sein. Damit werde eine wichtige Grundlage für den Gesetzgeber geschaffen, unter Berücksichtigung der Haushaltslage über die Bereitstellung von Investitionsmitteln zu entscheiden. Restriktionen sollten zukünftig besser adressiert und in den Kontext der strategischen Planung eingeordnet werden. Insgesamt ist aus Sicht der Verbände weitgehend Konsens, dass eine klarere zeitliche, finanzielle und inhaltliche Priorisierung in der Planung und Realisierung von Aus- und Neubauprojekten wünschenswert ist. Sie sollte darauf ausgerichtet sein, die Erreichung der im BVMP 2040 festgelegten Ziele bestmöglich zu unterstützen und die dafür maßgeblichen Projekte gezielt voranzutreiben – auch in Abgrenzung zu anderen, im Vergleich weniger wichtigen Projekten. Das BMDV unterstützt das von den Verbänden formulierte Ziel einer klareren Priorisierung im Rahmen eines BVMP 2040 ebenso wie die vorgelagerte ergebnisoffene Bedarfsermittlung. Zwischen diesen beiden Belangen bzw. Zielen kann aus Sicht des BMDV grundsätzlich ein gewisses Spannungsfeld bestehen, da der wichtige Ansatz einer ergebnisoffenen Bedarfsermittlung in vergangenen Bundesverkehrswegeplänen dazu geführt hat, dass der Umfang der in einem BVMP enthaltenen Aus- und Neubauprojekte jeweils bei Weitem nicht in dessen angenommenem Geltungszeitraum realisiert werden konnte. Bei allem Bedarf, in einem gewissen Umfang immer auch eine Planungsreserve an Projekten vorzusehen, wird das BMDV daher in geeigneter Weise im Zuge der Konzeption bzw. Aufstellung des BVMP 2040 prüfen, wie zukünftig dem Ziel, sowohl den Bedarf ergebnisoffen zu ermitteln als auch die in einem Plan enthaltenen Aus- und Neubauprojekte, deren Realisierung als vordringlich eingestuft wird, durch eine klarere

Priorisierung auf ein zielführendes Maß zu begrenzen, besser als in der Vergangenheit entsprochen werden kann.

Zudem wird der weitgehende Konsens der Verbände, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) bzw. die Ergebnisse der NKA auch vor dem Hintergrund der haushaltsrechtlichen Anforderung zur Erbringung eines Nachweises der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit grundsätzlich weiterhin einen Stellenwert bei den Priorisierungsentscheidungen des BVMP 2040 einnehmen sollten, ausdrücklich vom BMDV unterstützt und unterstrichen.

Des Weiteren besteht weitgehend Konsens zwischen den Verbänden im Infrastrukturdialog, dass sich höhere Beiträge zur Erreichung der Ziele des BVMP 2040 in den Bereichen Umwelt-, Natur- und/oder Klimaschutz im BVMP 2040 auch positiv und wirksam auf die Dringlichkeitseinstufung der entsprechenden Projekte auswirken sollten und dass neben den Ergebnissen der NKA die Ergebnisse weiterer Betrachtungen im BVMP 2040 stärker auf die Priorisierungsentscheidungen im Plan Einfluss nehmen sollten. Da über das NKV keine umfassende Einordnung eines erwogenen Projekts möglich bzw. dafür auch die Betrachtung weiterer, zum Teil nicht monetarisierter bzw. monetarisierbarer Belange wichtig ist, könnten für eine sachgerechte gesamthafte Bewertung die Verfahren und Methoden des BVMP 2040 im Vergleich zum BVMP 2030 ggf. um weitere, dafür geeignete Verfahren ergänzt werden. Dies wird vom BMDV grundsätzlich als wichtiger zu betrachtender Punkt anerkannt. Allerdings gilt es dabei aus Sicht des BMDV auch, andere relevante Belange angemessen im Rahmen einer gesamthafte Bewertung eines erwogenen Projekts zu berücksichtigen. Das BMDV wird insofern in Richtung eines neuen BVMP 2040 prüfen, wie zum einen die stärkere Berücksichtigung der Belange des Umwelt-, Natur- und/oder Klimaschutzes bei der Priorisierung von

Projekten zukünftig erfolgen kann, ohne die verkehrlichen und ggf. weitere relevante Belange dabei zu vernachlässigen sowie zum anderen, ob bzw. welche weiteren geeigneten Verfahren und Methoden zukünftig bei der Bewertung bzw. Einstufung erwogener Maßnahmen berücksichtigt werden sollten.

Weiterhin ist es weitgehend Konsens zwischen den Verbänden, dass bei der Priorisierung von Aus- und Neubauprojekten im Rahmen des BVMP 2040 bei den verkehrlichen Belangen Aspekte der Verbesserung bzw. Stärkung der Qualität der Verkehrsnetze als Ganzes durch die Festlegung geeigneter Anforderungen im BVMP 2040 eine größere Bedeutung erhalten sollen. Es ist Konsens, dass im Bereich des Verkehrsträgers Schiene die über das Deutschlandtakt-Konzept entwickelte, an einem Zielfahrplan orientierte Infrastruktur-entwicklung als strategisches Element aufgegriffen bzw. der Planung weiterhin zugrunde gelegt werden sollte. Diese (weitgehenden) Konsense werden vom BMDV geteilt und im Zuge der Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung in Richtung des BVMP 2040 in geeigneter Weise berücksichtigt.

Zudem ist Konsens zwischen den Verbänden, dass die im BVMP 2040 als prioritär definierten Aus- und Neubauprojekte von den Vorhabenträgern auch tatsächlich prioritär geplant und umgesetzt werden sollten und es hierfür im BVMP 2040 einer klareren Priorisierung der Projekte bedarf. Dieser Konsens wird seitens des BMDV grundsätzlich unterstützt, wobei es in den Einzelfällen, in denen als prioritär eingestufte Aus- und Neubauprojekte ggf. nicht prioritär umgesetzt werden, dafür aus Sicht des BMDV oftmals nachvollziehbare Gründe gibt, die außerhalb des unmittelbaren Einflussbereichs des BMDV bzw. der mit der weiteren Planung und Realisierung beauftragten Vorhabenträger liegen (z. B. wenn Projekte beklagt werden). Die Frage ist aus Sicht des BMDV insofern, ob es

hier gezielt weitere Möglichkeiten zur Verbesserung der Verfahren auch in den nachgelagerten Planungsverfahren gibt. Dies wird das BMDV in geeigneter Weise für die drei Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen spezifischen Rahmenbedingungen in Richtung der Aufstellung eines neuen BVMP 2040 prüfen.

Grundsätzlich ist aus Sicht des BMDV festzuhalten, dass in der Bundesverkehrswegeplanung eine klare Priorisierung unerlässlich ist und bleibt, die bestehenden bzw. angewandten Vorgaben und Verfahren zur Priorisierung weiter verbessert werden können bzw. müssen und der Infrastrukturdialog hierzu wichtige Hinweise für mögliche Ansatzpunkte liefert, denen das BMDV nachgehen wird.

Darüber hinaus wurden zum Thema der Priorisierung zwischen den Verbänden im Infrastrukturdialog auch einige grundlegende Dissense identifiziert und konkret festgehalten, die wiederum – wie zum Themenbereich der Ziele – das grundlegende Verhältnis von Umwelt- und Klimabelangen einerseits sowie verkehrlichen Belangen andererseits beinhaltet. Folgende grundlegende Fragestellungen, zu denen im Infrastrukturdialog zwischen den Verbänden nur der Dissens identifiziert und ausformuliert festgehalten werden konnte, sollen nachfolgend aus Sicht des BMDV hervorgehoben werden:

- Sollte an der bisherigen Praxis der Bundesverkehrswegeplanung zur ergebnisoffenen Ermittlung bzw. Feststellung der verkehrlichen Bedarfe festgehalten werden oder sollten im Zuge der Aufstellung des BVMP 2040 die verfügbaren Finanzmittel sowie Planungs- und Umsetzungskapazitäten, welche die Umsetzung der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes faktisch begrenzen, mit dem Ziel in den Planungen berücksichtigt werden, von vornherein effizientere und kürzere Listen der Aus- und Neubaumaßnahmen aufzustellen?

- Sollte vor dem Hintergrund u. a. der gesetzlichen Klimaschutzziele gezielt prioritär in die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu Lasten des Verkehrsträger Straße investiert werden, bei Aus- und Neubau insbesondere in den Verkehrsträger Schiene?
- Sollte mit Blick auf eine konsequente Anwendung des Grundsatzes „Erhalt vor Aus- und Neubau“ beim Verkehrsträger Straße lediglich noch in die Erhaltung des Bestandsnetzes investiert und dieser ansonsten durch den verstärkten Ausbau der Schiene verkehrlich entlastet werden oder sollte zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze insgesamt auch weiterhin beim Verkehrsträger Straße in Aus- und Neubaumaßnahmen investiert und bei der Anwendung des Grundsatzes „Erhalt vor Aus- und Neubau“ ein gewisses Maß an Flexibilität angewendet werden?

Analog zur kurzen Einordnung der Dissense im Bereich „Ziele“ wird hier erneut darauf hingewiesen, dass die Identifizierung und konkrete Benennung der jeweiligen Dissenspunkte im Infrastrukturdialog eine wichtige und gute Grundlage darstellt, um im weiteren Prozess der Konzeption und Aufstellung des BVMP 2040 zu einer Klärung sowie bei Bedarf auch zu einer politischen Festlegung bzw. Entscheidung zu gelangen. Wie bereits gegenüber den Verbänden kommuniziert, wird das BMDV jedoch bewusst zum jetzigen Zeitpunkt keine Festlegungen bzw. Entscheidungen zu diesen oder anderen Dissenspunkten im Infrastrukturdialog treffen.

### **Methodische bzw. verfahrenstechnische Festlegungen für die Ermittlung der Wirkungen und für die Bewertung von Maßnahmen**

Hinsichtlich der methodischen Festlegungen zur Berücksichtigung der Belange des Klima- und Umweltschutzes ist es weitgehend Konsens zwischen den Verbänden im Infrastrukturdialo, dass erstens die Klima- und Umweltwirkungen (insbesondere Naturschutz, Flächenversiegelung) von Aus- und Neubauvorhaben Gegenstand der Prüfung auf Einzelprojekt- und Netzebene sein sollten, dass es zweitens bei einer gestiegenen Bedeutung der Belange des Klima- und Umweltschutzes grundsätzlich entsprechender Regelungen bei der Aufstellung des BVMP 2040 bedarf, um diese adäquat zu operationalisieren, und dass drittens die Rolle und Bedeutung der im Rahmen der SUP durchzuführenden Alternativenprüfung weiter gestärkt werden sollte bzw. dies auch eine höhere Transparenz über die durchgeführten Prüfungen und deren Ergebnisse umfasst. Diese weitgehenden Konsense werden vom BMDV ausdrücklich unterstützt. Es bedarf allerdings noch der entsprechenden Konkretisierung und weiteren Ausgestaltung im Zuge der Konzeption und Aufstellung des BVMP 2040. Mit Blick auf verfahrenstechnische Festlegungen für die Ermittlung der Wirkungen und in Zusammenhang mit dem gerade schon genannten weitgehenden Konsens, dass die Klima- und Umweltwirkungen (insbesondere Naturschutz, Flächenversiegelung) von Aus- und Neubauvorhaben Gegenstand der Prüfung auf Einzelprojekt- und Netzebene sein sollten, wurde ferner konsensuell von den Verbänden festgehalten, dass die der Netzbetrachtung zugrundeliegende Projektmenge realitätsnah gefasst werden sollte, um die voraussichtlich entstehenden Klima- und Umweltwirkungen eines Projektbündels/Netzes gesamthaft zu ermitteln. Dieser Konsens wird vom BMDV nachvollzogen. Gleichzeitig ist aus Sicht des BMDV festzuhalten, dass ein gewisses Maß an „Übersteuerung“ im Sinne der Berücksichtigung

auch von Projekten, die unter anderem aufgrund von Restriktionen bei den verfügbaren Investitionsmitteln oder den Planungs- bzw. Baukapazitäten ggf. nicht mehr im engeren zeitlichen Geltungsbereich einer strategischen Planung umgesetzt werden können, bei einer Bedarfsplanung notwendig ist und der Planungsrealität entspricht. Das BMDV wird vor diesem Hintergrund im Zuge der Konzeption und Aufstellung des BVMP 2040 prüfen, wie diese Übersteuerung im Vergleich zum bisherigen Ansatz möglichst auf ein zielführendes Maß reduziert werden kann.

Darüber hinaus ist es weitgehend Konsens zwischen den Verbänden, dass im Hinblick auf die methodischen Anforderungen an die Anmeldung bzw. Bewertung von erwogenen Aus- und Neubauprojekten erstens im Zuge der Aufstellung des neuen BVMP noch nicht begonnene Projekte erneut im Hinblick auf ihren Bedarf, ihre Wirtschaftlichkeit sowie ihre Klima- und Naturverträglichkeit zu prüfen sind und der BVMP transparent und konkret definieren sollte, was unter begonnenen Projekten zu verstehen ist. Zweitens ist es weitgehend Konsens, dass für eine etwaige Anmeldung erwogener Aus- und Neubauprojekte bei „institutionellen Anmeldern“ bzw. Vorhabenträgern die Angabe einer möglichst belastbaren Abschätzung der benötigten Planungskapazitäten unter Berücksichtigung der erwartbar vorhandenen (eigenen) Planungskapazitäten vorgesehen werden sollte. Drittens ist es weitgehend Konsens, dass auf strategischer Ebene bei der Projektbewertung eine Korridor Betrachtung erfolgen kann und für die Ermittlung der Klima- und Umweltwirkungen die fiktive, aber wahrscheinlichste Linienführung erforderlich ist. Diese Kombination ist aus Sicht der Verbände zweckmäßig und gewährleistet einen vernünftigen Ansatz. Das BMDV weist darauf hin, dass im Zuge der Aufstellung des BVMP 2030 bereits auf der Grundlage einer entsprechenden Definition die noch nicht begonnenen Projekte erneut bewertet wurden und

dass die Ermittlung der Klima- und Umweltwirkungen bereits auf Grundlage der wahrscheinlichsten, ggf. fiktiven Linien- bzw. Trassenführung erfolgte. Die weiteren genannten Punkte werden seitens des BMDV grundsätzlich unterstützt. Das BMDV wird im Zuge der Aufstellung des BVMP 2040 prüfen, wie diese in geeigneter Weise berücksichtigt werden können.

Ferner ist es zwischen den Verbänden Konsens, dass bei der Bewertung bzw. Priorisierung erwoogener Aus- und Neubaumaßnahmen dem Beitrag zur Steigerung der Resilienz der Verkehrsnetze zukünftig eine größere Bedeutung zukommen sollte. Dieser Punkt wird vom BMDV grundsätzlich unterstützt, wobei aus BMDV-Sicht hervorzuheben ist, dass diesbezüglich zum einen noch verschiedene Klärungen zur methodischen Vorgehensweise zur Ermittlung und Bewertung der damit verbundenen Wirkungen erforderlich sind. Zum anderen sollte der Aspekt der Resilienz aus Sicht des BMDV – anders als von manchen Verbänden gefordert – nicht nur bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße eine größere Bedeutung erhalten, sondern ebenso beim Verkehrsträger Straße, unter anderem bei Extremwetterereignissen wie auch in militärischer Hinsicht. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch zu klären, auf welcher Planungsstufe von Verkehrsinfrastrukturvorhaben Aspekte der Resilienz effektiv einbezogen werden können.

Zudem wird von den Verbänden im Infrastrukturdialo g weitgehend konsensuell anerkannt, dass zum Beispiel die Berücksichtigung weiterer Projektwirkungen im Bewertungsverfahren oder eine detailliertere Betrachtung bestimmter Wirkungen zusätzliche zeitliche, finanzielle und personelle Ressourcen in Anspruch nehmen kann. Insofern kann es im Zuge der Aufstellung des BVMP 2040 auch zu einem Zielkonflikt zwischen der Anforderung einer möglichst zügig durchgeführten Bewertungsphase und der zukünftig

möglichen Abbildung weiterer relevanter Projektwirkungen im Bewertungsverfahren kommen. Dies stellt aus Sicht des BMDV einen zentralen Punkt dar, da auch im Infrastrukturdialo g die Tendenz beobachtet werden konnte, bei der Bewertung und Priorisierung von Maßnahmen und deren – grundsätzlich sinnvoller – Verknüpfung mit der Erreichung der Ziele eines BVMP 2040 die Berücksichtigung immer weiterer, zusätzlicher Anforderungen, Belange, Kriterien bzw. Wirkungen zu fordern und/oder ihre noch genauere und somit aufwändigere Ermittlung. Dies ist aus BMDV-Sicht zwar grundsätzlich durchaus nachvollziehbar. Allerdings ist hierbei zu beachten, dass die Verfahren und Methoden der Bundesverkehrswegeplanung einschließlich der jeweils zugrunde liegenden Verkehrsprognose bereits einen sehr hohen Detaillierungsgrad und hohen Aufwand sowie entsprechend lange Bearbeitungsdauern mit sich bringen. Es bedarf aus Sicht des BMDV sowohl einer genauen Prüfung, welche zusätzlichen Anforderungen zukünftig wirklich in einem BVMP 2040 neu berücksichtigt werden sollten, und wie die bestehenden Verfahren und Methoden zukünftig so angepasst bzw. weiterentwickelt werden könnten, dass die Bundesverkehrswegeplanung insgesamt beschleunigt werden kann, ohne die Aussagekraft und Qualität der Ergebnisse zu schwächen. Dies wird eine wichtige Aufgabe im Zuge der Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung in Richtung eines neuen BVMP 2040 sein.

Darüber hinaus wurden auch zum Thema Methodik zwischen den Verbänden im Infrastrukturdialo g einige grundlegende Dissense identifiziert, für deren Einordnung analog auf die vorgenannten Hinweise in den Unterabschnitten zu den Themen „Ziele“ und „Priorisierung“ verwiesen wird. Folgende grundlegende Fragestellungen, zu denen im Infrastrukturdialo g zwischen den Verbänden nur der Dissens identifiziert und ausformuliert festgehalten werden konnte, sollen nachfolgend aus Sicht des BMDV hervorgehoben werden:

- Sollten die Verfahren und Methoden der Bundesverkehrswegeplanung zur Bewertung erwogener Maßnahmen bzw. zur Ermittlung ihrer Wirkungen eher in einigen Punkten gezielt weiterentwickelt und ergänzt sowie ggf. etwas andere Schwerpunkte gesetzt werden oder sollten sie vor dem Hintergrund der bestehenden Klima- und Umweltziele grundlegend neu ausgerichtet und deutlich angepasst werden, um insbesondere eine höhere Gewichtung und umfassende Berücksichtigung der Natur- und Klimawirkungen sicherzustellen?
- Sollte sich die Prüfung von Klima- und Umweltwirkungen auf Projekt- und Gesamtplanebene im Rahmen des BVMP 2040 konkret an den Vorgaben der Klimaschutz-, Biodiversitäts- und Flächenversiegelungsziele orientieren oder ist es ausreichend, wenn die Aspekte Klimaschutz, Biodiversität und Flächenversiegelung dabei im Blick behalten werden?
- Sollte eine erneute Bewertung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit eines Bedarfsplanvorhabens zu einem späteren Zeitpunkt, etwa nach Abschluss der Vorplanung oder vor Realisierungsbeginn, wegfallen oder beibehalten werden?
- Sollte der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weiterhin auf Grundlage einer nachfrage- bzw. bedarfsorientierten Verkehrsprognose erfolgen, in der eine ambitionierte, aber „absehbare Entwicklung“ prognostiziert wird oder sollte dies zukünftig auf der Grundlage von Zielprognosen erfolgen, in denen die Erreichung bestimmter Ziele wie beispielsweise der Modal-Split-Ziele unterstellt wird?

Auch hier wird allgemein darauf hingewiesen, dass die Identifizierung und konkrete Benennung der jeweiligen Dissenspunkte im Infrastrukturdialog eine wichtige Grundlage darstellt, um im

weiteren Prozess der Konzeption und Aufstellung des BVMP 2040 zu einer Klärung sowie bei Bedarf auch einer politischen Festlegung bzw. Entscheidung im Sinne eines tragfähigen Umgangs mit diesen Themen zu finden. Das BMDV wird zum jetzigen Zeitpunkt keine Festlegungen zu diesen oder anderen Dissenspunkten im Infrastrukturdialog treffen.

### Verlässlichkeit der Finanzierung

Aus Sicht der am Infrastrukturdialog beteiligten Verbände ist es Konsens, dass verlässliche und langfristige Finanzierungsperspektiven zur Förderung der Unabhängigkeit von der Jährlichkeit des Haushalts, wie insbesondere Fondslösungen, aus folgenden Gründen zu begrüßen sind:

- Entkopplung von konjunkturellen Schwankungen der öffentlichen Haushalte;
- höhere Effektivität und Effizienz beim Einsatz der Finanzmittel sowie mehr Flexibilität;
- mehr Planungssicherheit für Auftraggeber, Ingenieurbüros und Bauwirtschaft, um Investitionen in Kapazitäts- und Produktivitätssteigerungen zu erleichtern;
- Möglichkeit eines nachhaltigen Aufbaus von Personal- und Bauressourcen wie Maschinenparks und langfristiger Schaffung von mehr Verbindlichkeit gegenüber den Auftragnehmern;
- politische Verbindlichkeit zu Infrastrukturprojekten durch die möglichst weitgehende Durchfinanzierung von Vorhaben zu fördern;
- Vermeidung von Stop-and-Go über die Planungs- und Bauphasen hinweg, um auch weitere Verzögerungen durch notwendige Umplanungen zu vermeiden.

Darüber hinaus ist es zwischen den Verbänden Konsens, dass verlässliche und langfristige Finanzierungsperspektiven sowohl für die Schiene und die Straße als auch für die Wasserstraße geschaffen werden sollten und dass es – für jeden Verkehrsträger separat – ein Finanzierungsmodell braucht, das eine auskömmliche mittelfristige Finanzierung über- und mehrjährig verbindlich absichert. Zudem bestand zwischen den Verbänden im Infrastrukturdialo Einigkeit, dass dieses Finanzierungsmodell für den Verkehrsträger Schiene in einer Fondslösung im Sinne der Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene bestehen sollte, während für die Verkehrsträger Straße und Wasserstraße vergleichbare oder anderweitige haushalterische Maßnahmen zu prüfen sind, die die Kriterien der Planungssicherheit, Über- und Mehrjährigkeit erfüllen. Vor diesem Hintergrund bestand seitens der Verbände ebenfalls Konsens, dass der Bund ein Konzept entwickeln sollte, wie eine auskömmliche Bereitstellung von Finanzmitteln für geplante Infrastrukturmaßnahmen künftig mit den vorgeschlagenen Planungs- und Finanzierungsinstrumenten gesichert werden kann.

Diese von den Verbänden im Infrastrukturdialo erarbeitete Perspektive auf die Finanzierung wird vom BMDV ausdrücklich begrüßt und in geeigneter Form aufgegriffen werden. Gleichwohl bleibt festzustellen, dass deren Umsetzung bzw. Ausgestaltung letztlich vom Willen des Gesetzgebers abhängt. Grundlage hierfür ist aus Sicht des BMDV ein – im Infrastrukturdialo seitens der Verbände vorskizzierter – gesellschaftlicher Konsens, dass nur mit einer verlässlichen und langfristigen Finanzierungsperspektive nachhaltige Investitionen z. B. in Brückensanierungen oder in die Realisierung zentraler Ausbauvorhaben mittel- und langfristig gestärkt werden können.

Allerdings bestand seitens der Verbände auch ein Dissens, ob die Einnahmen aus Nutzungsentgelten dazu verwendet werden sollten, verkehrsträger-

übergreifend Haushaltsunabhängigkeit und finanzielle Verlässlichkeit zu schaffen oder ob die Einnahmen aus Nutzungsentgelten verkehrsträgerspezifisch verwendet werden sollten.

### **Aspekte im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bundeshaushalts**

Es ist Konsens im Infrastrukturdialo, dass für jeden Verkehrsträger die Grundlage der Haushaltsaufstellung und der Haushaltsplanung ein verbindliches, mindestens mittelfristiges Planungsinstrument sein sollte und dass die Verfahren der Bedarfsanmeldung zum Haushalt und zur Haushaltsplanung von zentraler Bedeutung dafür sind, inwiefern eine Veränderung des Status quo bei der Investitionspolitik erreicht werden kann. Ein weiterer Konsens besteht in der Sichtweise, dass fachlich begründete Haushaltsmittelbedarfe 1:1 im Haushalt abzubilden sind, mindestens mit Blick auf die Erhaltungs- und Ersatzinvestitionsbedarfe, und dass die Verfahren der Mittelbedarfsanmeldungen im Rahmen der Haushaltsaufstellung so auszusteuern sind, dass nicht lediglich der Status quo erhalten wird, sondern die Netzzustände nachhaltig verbessert werden können.

Darüber hinaus ist es Konsens, dass mehr Transparenz im Hinblick auf die Folgen einer nicht bedarfsgerechten Investitionsmittelbereitstellung zu schaffen ist. Dies betrifft sowohl die Erhaltung als auch den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur. Unter anderem wäre es aus Sicht der Verbände wünschenswert, wenn der Gesamtmittelbedarf der Bedarfspläne, den das BMDV dem Haushaltsausschuss jährlich bereitstellt, öffentlich verfügbar sei.

Die dargelegten Konsenspunkte werden vom BMDV ausdrücklich unterstützt. Dies gilt insbesondere für die Schaffung der haushalterischen Voraussetzungen für eine nachhaltige Verbesserung des Zustands der Netze der Bundesver-

kehrswegen. Insofern sind im Sinne einer umfassenden Betrachtung auch die engen Bezüge zu den Punkten des vorherigen Abschnitts zur Verlässlichkeit der Finanzierung zu berücksichtigen und nach Möglichkeit in einem gesamthaften Ansatz zu lösen.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass der im Infrastrukturdiallog festgestellte Dissens, ob auch für den Aus- und Neubau im Bereich des Verkehrsträgers Straße zukünftig noch Investitionsmittel bereitgestellt werden sollten, nicht die Einigung auf die gerade genannten wichtigen Konsenspunkte verhindert hat. Dies unterstreicht aus Sicht des BMDV die Konsensorientierung des Austauschs im Infrastrukturdiallog.

#### **Grundsatz „Erhalt vor Aus- und Neubau“**

Es ist weitgehend Konsens im Infrastrukturdiallog, dass der Grundsatz „Erhalt und Ersatz vor Aus- und Neubau“ bei den Bundesverkehrswegen wichtig und richtig ist und dieser im strategischen verkehrsträgerübergreifenden Teil des neuen BVMP dahingehend fortgeführt werden soll, dass der Erhaltungs- und Ersatzbedarf als obligatorisch betrachtet werden soll. Zudem besteht Einverständnis, dass im Rahmen des Haushaltsaufstellungsverfahrens und der Haushaltsplanung eine prioritäre Mittelbereitstellung für Erhalt und Ersatz erfolgen soll.

Zudem ist Konsens der Verbände, dass die in Aus- und Neubaumaßnahmen mitunter enthaltenen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen haushaltssystematisch transparent und nachvollziehbar auszuweisen sind.

Diese Konsense werden vom BMDV begrüßt und unterstützt. Gleichwohl wird betont, dass grundsätzlich auch ein Bedarf für Investitionen in dringliche Aus- und Neubaumaßnahmen besteht.

#### **Stärkere Vernetzung der Verkehrsträger im Güter- und Personenverkehr**

Es besteht Konsens zwischen den Verbänden im Infrastrukturdiallog, dass multimodale Güterverkehre einen wichtigen Hebel für die Verlagerung von Gütertransporten auf Schiene und Wasserstraße bilden. Sie leisten einen signifikanten Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bzw. zum Klima- und Umweltschutz und weisen darüber hinaus weitere wichtige Systemvorteile auf. Zudem besteht ein Konsens bzw. weitgehender Konsens über die am Beispiel von kombinierten Verkehren bzw. multimodalen Großraum- und Schwerlasttransporten dargestellten Chancen bzw. Potenziale einer stärkeren Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr. Diese (weitgehend) konsensuellen Einschätzungen werden seitens des BMDV grundsätzlich geteilt.

Auch viele der im (weitgehenden) Konsens im Infrastrukturdiallog festgehaltenen infrastrukturellen Anforderungen zur Förderung multimodaler Güterverkehre bzw. an eine zukünftige Mobilitätsplanung und die Bereitstellung vielfältigerer, attraktiverer und stärker vernetzter Mobilitätsangebote im Personenverkehr sind aus Sicht des BMDV sinnvoll. Gleichwohl bedarf es zu diesen einzelnen definierten Anforderungen aus Sicht des BMDV noch vielfältiger Prüfungen und Klärungen, etwa im Hinblick darauf, welche Anforderungen an welcher Stelle durch wen am besten angegangen werden sollten, welche Priorität diesen Anforderungen eingeräumt werden sollte, welche konkreten Maßnahmen in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur dabei grundsätzlich ergriffen bzw. wie diese im Einzelnen konkret ausgestaltet werden sollten. Mithin wird das BMDV die genannten Punkte in geeigneter Weise im weiteren Prozess prüfen bzw. berücksichtigen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass bestimmte Maßnahmen ggf. außerhalb des Verantwortungs-

bereichs der Bundesverkehrswegeplanung liegen, z. B. Maßnahmen der Güterverkehrsbranche zur Errichtung oder Modernisierung privater Umschlagterminals oder der Länder und Kommunen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs.

### **Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur**

Den Konsens zwischen den Verbänden im Infrastrukturdialog, dass die Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur der Vernetzung der Verkehrsträger dienen soll, für eine bessere Auslastung und Nutzerfreundlichkeit sorgen kann und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Entwicklung neuer Mobilitätsangebote im Personen- und Güterverkehr beitragen soll, teilt das BMDV ausdrücklich und wird vor diesem Hintergrund sowie im Hinblick auf einen Beitrag zur Erzielung von Kapazitätssteigerungen geeignete Möglichkeiten zur weiteren Förderung der Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur prüfen.

### **Beteiligung und Monitoring**

Es ist weitgehend Konsens im Infrastrukturdialog, dass das BMDV im Zuge der Aufstellung des Konzepts für den BVMP 2040 ein Konzept zu den im weiteren Prozess vorgesehenen Beteiligungsverfahren entwickeln und frühzeitig transparent machen sollte, zu welchen Zeitpunkten welche Akteure jeweils zu welchen Fragestellungen beteiligt werden bzw. welche Einflussmöglichkeiten jeweils bestehen, um die Akzeptanz sowohl der Verfahren als auch der Ergebnisse des BVMP 2040 zu steigern und den Prozess zu beschleunigen. Dabei sollte aus Sicht der Verbände auch transparent gemacht werden, welche Fragestellungen

erst zu späteren Zeitpunkten, zum Beispiel im Rahmen nachgelagerter Planungsverfahren (Raumordnung, Planfeststellung), behandelt werden. In diesem Zusammenhang wird von den Verbänden weitgehend konsensuell anerkannt, dass die Durchführung eines guten Beteiligungsverfahrens bei der Aufstellung des BVMP 2040 zusätzliche zeitliche, finanzielle und personelle Ressourcen in Anspruch nehmen wird. Dies wird vom BMDV ausdrücklich unterstützt. Das BMDV wird im Rahmen eines Forschungsvorhabens ein Beteiligungskonzept erarbeiten lassen, um die noch bestehenden vielfältigen Fragen und Klärungsbedarfe in geeigneter Form zu adressieren.

Zudem ist es Konsens zwischen den Verbänden, dass die Umsetzung des BVMP 2040 anhand eines Monitorings in regelmäßigen Abständen überwacht werden sollte mit dem Ziel, Transparenz sowohl über die Umsetzung des Gesamtplans (bzw. der Bedarfspläne) als auch der in den Bedarfsplänen enthaltenen einzelnen Projekte zu schaffen. Das BMDV weist in diesem Zusammenhang auf die bestehenden und aus Sicht des BMDV sinnvollen gesetzlichen Vorgaben zur jährlichen Berichterstattung über den Fortgang des Ausbaus nach den Bedarfsplänen an den Deutschen Bundestag im Rahmen des Verkehrsinvestitionsberichts, zur Durchführung einer Überprüfung der Bedarfspläne sowie zur Durchführung eines SUP-Monitorings hin. Vor diesem Hintergrund wird das BMDV prüfen, ob bzw. wenn ja wie die verschiedenen im Infrastrukturdialog vorgebrachten Ausgestaltungsvorschläge für ein Monitoring zum BVMP 2040 die bestehenden Instrumente sinnvoll und mit vertretbarem Aufwand ergänzen können.

### Schnittstellen zu anderen relevanten (Planungs-) Prozessen

Es ist Konsens zwischen den Verbänden im Infrastrukturdialog, dass die Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung bereits auf strategischer Ebene die Schnittstellen zu anderen, parallel zur Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung existierenden Planungsprozessen, insbesondere bei Wechselwirkungen und klaren Bezügen, aktiv einbeziehen muss, um eine ganzheitliche Betrachtung der (Verkehrs-) Infrastruktur auf längere Sicht sicherzustellen. Der Bedarf zur Synchronisierung bzw. Schaffung klarer Schnittstellen sollte strukturiert geprüft, benannt und, sofern geboten, im Wege geordneter Verfahren im BVMP 2040 bzw. in den jeweiligen (Planungs-) Prozessen definiert werden, um mögliche konkrete Anforderungen aneinander zu identifizieren und zukünftig in geeigneter Weise berücksichtigen zu können. Diese Punkte werden vom BMDV geteilt. Es wird im Rahmen eines Forschungsvorhabens prüfen lassen, ob bzw. welche relevanten Schnittstellen bestehen und wie diese ausgestaltet werden könnten. Die Hinweise aus dem Infrastrukturdialog sollen dabei aufgegriffen und berücksichtigt werden.

Dies gilt auch für den Konsenspunkt, geeignete Schnittstellen zu Building Information Modelling (BIM) und Digitalen Zwillingen in der strategischen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung anzulegen.

### Umgang mit limitierenden Faktoren bei der Realisierung von Bedarfsplanvorhaben

Es ist Konsens zwischen den Verbänden im Infrastrukturdialog, dass einerseits der BVMP 2040 zu erwartende finanzielle Restriktionen und Einschränkungen bei den Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten besser adressieren und in den Kontext der strategischen Planung einordnen sollte und andererseits ein verbindlicher über- und mehrjähriger Finanzrahmen hilfreich sein könnte zur Steigerung von Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten. Des Weiteren sollten die Verfahren der Bedarfsanmeldung zum Haushalt so ausgestaltet werden, dass sie insbesondere auch die benötigten Mittel für Personal bzw. für zu beauftragende Ingenieurs(dienst-)leistungen bei der Haushaltsaufstellung berücksichtigen und damit ein Mehr an Investitionen auch umsetzbar wird.

Das BMDV unterstützt die genannten Konsenspunkte. Es wird zu prüfen sein, mit welchen Maßnahmen durch wen und in welchem Rahmen Steigerungen der Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten erreicht werden können. Auch wenn aus Sicht des BMDV naheliegt, dass dies insbesondere außerhalb der Bundesverkehrswegeplanung erfolgen dürfte, wird es im Zuge der Aufstellung des BVMP 2040 prüfen, welchen Beitrag diese zukünftig leisten kann, um die bestehenden Restriktionen möglichst zu minimieren.

## 2.3. Zwischenstand zum Umgang des BMDV mit den Prüfwünschen

Im Infrastrukturdialog wurden insgesamt 91 Prüfwünsche vorgebracht. Das BMDV wird jeden im Hinblick auf eine mögliche zukünftige Berücksichtigung in geeigneter Form prüfen oder an die jeweils zuständige Stelle weiterleiten. Dieser Prozess läuft aktuell, benötigt bis zu seinem Abschluss aber noch Zeit.

Vor diesem Hintergrund wird nachfolgend als Zwischenstand eine Übersicht zu den Prüfwünschen gegeben, die aus Sicht des BMDV voraussichtlich im Rahmen eines geeigneten Forschungsvorhabens untersucht bzw. geprüft werden sollen. Alle nicht aufgeführten Prüfwünsche befinden sich noch in der Sichtung.

- Das BMDV sollte im Rahmen der Konzeption des BVMP 2040 die Etablierung weiterer Grundprinzipien in Erwägung ziehen bzw. prüfen.
- Es ist zu prüfen, wie die Einhaltung der gesetzlichen Klimaziele bzw. des Ziels der Klimaneutralität für den Verantwortungsbereich des BVMP 2040 umgesetzt werden kann.
- Es sollte im Zuge der Konzeption des BVMP 2040 seitens des BMDV geprüft werden, inwiefern auch nicht-infrastrukturelle Ziele (stärker) berücksichtigt werden könnten.
- Grundsätzlich sollten seitens des BMDV auch Möglichkeiten zur Vereinfachung der Bewertungsmethodik geprüft werden, insbesondere bei kleineren und mittleren Aus- und Neubauvorhaben (beispielsweise Verbindungskurven und Elektrifizierungen der „letzten Meile“ im Schienenverkehr).
- Es sollte die Berücksichtigung der Wechselwirkungen von parallel in einem verkehrlichen Korridor geplanten Aus- oder Neubauprojekten im Rahmen eigenständiger Interdependenzuntersuchungen geprüft werden.
- Wie kann die Berücksichtigung nicht direkt monetarisierbarer Klima- und Umweltauswirkungen weiterentwickelt werden?
- Zudem sollte seitens des BMDV unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Rechtslage geprüft werden, welche relevanten Wirkungen in den Bereichen Klima-, Umwelt- und Naturschutz stärker berücksichtigt werden müssen und welche zusätzlichen relevanten Wirkungen im Bereich Klima-, Umwelt- und Naturschutz in geeigneter Weise in die Bewertungsmethodik aufgenommen werden sollten, etwa durch veränderte Wertansätze oder die Berücksichtigung besonders kohlenstoffhaltiger Böden und hierfür vorgeschriebener naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen.
- Es sollte seitens des BMDV geprüft werden, wie das (abgeleitete) Ziel der Verbesserung der Zuverlässigkeit bzw. Resilienz sowohl bei der Erhaltung der Bestandsnetze als auch bei Aus- und Neubauvorhaben gestärkt werden kann.
- Es sollte geprüft werden, ob das ausschließlich beim Verkehrsträger Straße angewandte Modul der städtebaulichen Beurteilung weiterhin benötigt wird, und wenn ja, wie es weiterentwickelt bzw. überarbeitet werden könnte.

- Es sollte seitens des BMDV bei der Bewertung erwogener Aus- und Neubauvorhaben geprüft werden, ob bzw. wie statt dem bisherigen Fokus auf der Bewertung einzelner Maßnahmen eine stärker gesamthafte Bewertung in sinnvoller Weise durchgeführt werden könnte, etwa durch die verstärkte Bewertung von Projektbündeln, Programmen oder Korridoren, wie es beispielsweise für das Deutschlandtakt-Konzept bereits erfolgt ist.
- Es sollte seitens des BMDV geprüft werden, ob bzw. wie eine höhere Belastbarkeit der abgeschätzten Investitionskosten erwogener Maßnahmen erreicht werden kann. Dabei sollten auch die bestehenden Verfahren zur Fortschreibung der ermittelten Investitionskosten im Zuge der Umsetzung der Bedarfspläne mit einbezogen werden.
- Es sollte geprüft werden, ob bzw. inwiefern die Aus- und Neubauprojekte mit vertretbarem Aufwand auf ihre „Robustheit“ gegenüber möglichen Veränderungen der Verkehrsnachfrage überprüft werden könnten, um sicherzustellen, dass sie auch bei einer geringeren Verkehrsnachfrage noch gesamtwirtschaftlich vorteilhaft sind.
- Das BMDV sollte prüfen, inwiefern Infrastrukturzustände und mit diesen verbundene Erhaltungs- und Ersatzbedarfe im Rahmen des bestehenden Berichtswesens transparenter kommuniziert werden können. Ziel sollte sein, den Status quo der Infrastrukturqualität nicht nur zu sichern, sondern bestehende Defizite auch nachhaltig abzubauen.
- Das BMDV sollte prüfen, wie bei dem gewählten Grundansatz, den Bedarf für die ziel- und leitbildorientierte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes einschließlich des damit verbundenen Investitionsbedarfs ergebnisoffen zu ermitteln, ein möglichst klarer, nachvollziehbarer kommunikativer Umgang mit dem dadurch bestehenden Widerspruch zu den geringeren tatsächlichen Kapazitäten für die Planung, Genehmigung, Finanzierung und Realisierung von Bedarfsplanprojekten gefunden werden könnte.
- Bei der Entwicklung des Beteiligungskonzepts sollte zum einen geprüft werden, wie die „Spielregeln“ und der Gegenstand der jeweiligen Beteiligung möglichst gut nachvollziehbar dargestellt und für die zu Beteiligten erläutert werden könnte. Zum anderen sollte geprüft werden, ob das bestehende System der Beteiligungsverfahren im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung weiterentwickelt werden könnte. Dies schließt auch die Prüfung sowohl von einer Verringerung von Beteiligungsstufen aus verfahrensökonomischen Gründen als auch die Einführung möglicher zusätzlicher Beteiligungsformate ein.
- Bei der Entwicklung des Konzepts für den BVMP 2040 sollte auch die Entwicklung eines Monitoringkonzepts für den BVMP 2040 einschließlich der dafür ggf. vorzusehenden Rahmenbedingungen geprüft bzw. mitberücksichtigt werden. Grundansatz könnte die möglichst verbindliche Sicherstellung einer zielorientierten Umsetzung des BVMP 2040 bzw. seiner Maßnahmen sein.
- Es sollte geprüft werden, ob der angestrebte verlässliche über- und mehrjährige Finanzrahmen z. B. auch über Infrastrukturfonds erreicht werden könnte.
- Beim Bau der Verkehrsinfrastruktur bestehen aus Sicht der den Prüfwunsch formulierenden Verbände perspektivisch durch die Verwendung bzw. Entwicklung „grüner“ Baustoffe noch erhebliche Potenziale zur Minderung der Treibhausgas-Lebenszyklusemissionen. Es sollte geprüft werden, wie diese Potenziale zukünftig gehoben werden können.

*Kapitel 3*  
*Gesamtprozess*  
*Infrastrukturdialog*

---

### 3.1. Überblick: Ziel, Mandat und Nutzung der Ergebnisse

#### Wege für heute und morgen finden: der Infrastrukturdialog

Mit dem Infrastrukturdialog hat das BMDV im Dezember 2022 den im Koalitionsvertrag angekündigten Dialogprozess gestartet, um mit rund 100 Verbänden aus den Bereichen Verkehr, Umwelt- und Klimaschutz, Verbraucherschutz und Wirtschaft die Möglichkeiten eines neuen Infrastrukturkonsenses bei den Bundesverkehrswegen auszuloten. Der vorliegende Bericht hält die Ergebnisse der Verbände im Rahmen dieses mehr als zwei Jahre andauernden, intensiven Dialogprozesses fest.

#### Mandat des Infrastrukturdialogs

Als informeller Beteiligungs- und Beratungsprozess haben die am Infrastrukturdialog teilnehmenden Verbände wertvolle Impulse und konzeptionelle Grundlagen für die zukünftige Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung des BMDV erarbeitet. Das BMDV möchte den beteiligten Verbänden ausdrücklich für ihre konstruktiven Statements, Lösungsansätze und Diskussionsbeiträge danken.

Der Infrastrukturdialog zielte auf der Grundlage eines gemeinsamen Kenntnisstands zum Status quo und den grundlegenden Prozessen der Bundesverkehrswegeplanung darauf ab, eine Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans zu erzielen.

Zudem waren die teilnehmenden Verbände im Rahmen des Infrastrukturdialogs aufgerufen, eine gemeinsame, möglichst konsensuelle und zukunftsweisende Perspektive für die Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung in Richtung der Aufstellung des künftigen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans (BVMP) 2040 zu entwickeln.

Damit leisteten die Verbände im Infrastrukturdialog auch einen wesentlichen Beitrag für die Grundlagen und Weichenstellungen zur Erarbeitung des Konzepts für den BVMP 2040 durch das BMDV.

## Einordnung zum BVMP 2040

Mit dem BVMP 2040 sollen in einer langfristigen Perspektive nachhaltig wichtige und vor allem die richtigen Weichen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität in Deutschland gestellt werden. Das BMDV hat den Prozess zur Konzeption des BVMP 2040, der dem Prozess des Infrastrukturdiallogs zeitlich nachgelagert ist, begonnen. Wesentliche Eingangsgrößen, die dann in geeigneter Weise in das BVMP-Konzept einfließen werden, werden bzw. wurden im Rahmen verschiedener aktueller Prozesse wie beispielsweise dem Infrastrukturdiallog, der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) oder einiger im Auftrag des BMDV im Kontext der Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführter Forschungsvorhaben erarbeitet. Auf dieser Grundlage soll der BVMP 2040 selbst nach dem aktuellen Planungsstand in der kommenden Legislaturperiode angegangen werden. Zum geeigneten Zeitpunkt werden in passender Weise weitere wichtige Akteure, wie etwa Bundesressorts, Länder und Verbände, in die Abstimmung des BVMP-Konzepts eingebunden.

Vor diesem Hintergrund gibt es zum jetzigen Zeitpunkt nur wenige Festlegungen zum BVMP 2040. Das BMDV war daher grundsätzlich offen für Anregungen und Hinweise aus dem Infrastrukturdiallog – gerade auch zu eher grundlegenden Fragen der Ausgestaltung des BVMP 2040. Folglich ging es im Infrastrukturdiallog nicht notwendigerweise schon um Details oder konkrete Festlegungen zum BVMP 2040, da dies verfrüht gewesen wäre. Gleichzeitig folgte daraus, dass das BMDV sich in den Arbeitsgruppen nicht schon verbindlich positionieren konnte, inwiefern einzelne

von den Verbänden diskutierte Punkte im BVMP 2040 berücksichtigt werden, da dies dem Prozess der zunächst internen Erarbeitung und Abstimmung des Entwurfs des BVMP-Konzepts vorgegriffen hätte.

Ein wichtiges Ergebnis des Infrastrukturdiallogs ist, zu welchen Punkten zwischen den teilnehmenden Verbänden Konsens bestand und zu welchen gerade nicht bzw. welche Prüfaufträge aus Verbändesicht bestehen.

## Berücksichtigung der Dialogergebnisse für parallele und künftige Prozesse

Die Ergebnisse des Infrastrukturdiallogs werden im weiteren Prozess der Konzepterarbeitung für den BVMP 2040 grundsätzlich berücksichtigt und abgewogen. Darüber hinaus bilden bestimmte Ergebnisse des Infrastrukturdiallogs relevante Anknüpfungspunkte bzw. stellen ihrerseits Zwischenergebnisse für parallele Prozesse und Verfahren dar, beispielsweise für den Strategiedialog multimodaler Güterverkehr.

Auch die von den Verbänden im Laufe des Dialogprozesses geäußerten und in diesem Bericht dokumentierten Prüfwünsche bilden hilfreiche Anknüpfungspunkte (*siehe Kapitel 5*). Beispielsweise werden einzelne Prüfwünsche als Fragestellungen für zukünftige Forschungsvorhaben berücksichtigt, die im Rahmen der Konzeption bzw. Aufstellung des BVMP 2040 in Auftrag gegeben werden. In jedem Fall wird dafür Sorge getragen, dass alle Prüfwünsche an die zuständigen Stellen (BMDV-intern oder ggf. auch extern) zur Prüfung übergeben werden.

### 3.2. Phasen und Bausteine des Dialogprozesses im zeitlichen Verlauf

Der Gesamtprozess Infrastrukturdialog umfasste eine Konsultationsphase und eine Dialogphase. Die Phasen erfüllten unterschiedliche Aufgaben: In den intensiven Konsultationen ging es vor allem um den gegenseitigen Perspektivwechsel aller Beteiligten, einen fundierten Informationsgewinn und um die Identifizierung der im weiteren Prozessverlauf vertieft zu diskutierenden Themen mit Anknüpfungspunkten für eine möglichst

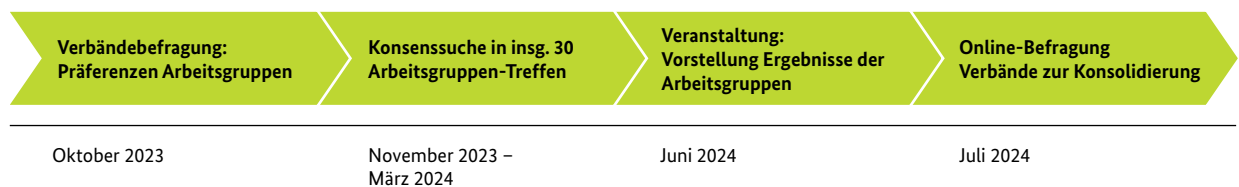
konsensorientierte Betrachtung. Im Ergebnis stand hier die Bildung von acht themenspezifischen Arbeitsgruppen für die Dialogphase. In der Dialogphase stand dann zunächst der intensive Austausch in den acht Arbeitsgruppen bzw. die gemeinsame Erarbeitung von Ergebnissen zu den Themen der Arbeitsgruppen im Fokus, darunter insbesondere die Suche nach Konsensen zu unterschiedlichen Fragestellungen.

#### Gesamtprozess Infrastrukturdialog im zeitlichen Verlauf

##### Konsultationsphase



##### Dialogphase



##### Dialogphase



### 3.2.1. Die Konsultationsphase

#### Auftaktveranstaltung

Die Online-Auftaktveranstaltung am 7. Dezember 2022 leitete den Dialogprozess ein. Hauptziel für die Auftaktveranstaltung war es, alle teilnehmenden Verbände umfassend über den anstehenden Dialogprozess zu informieren und Hintergrundwissen zur Bundesverkehrswegeplanung, darunter zu den Prognoseinstrumenten, zu vermitteln: Die Beteiligten sollten sich ausgehend von einem gemeinsamen Wissensstand in den Infrastrukturdialog einbringen können. Im Rahmen der Auftaktveranstaltung wurden wichtige Eckpunkte des Dialogprozesses kommuniziert, um die Teilnehmenden auch über die Ziele des Infrastrukturdialogs und vor diesem Hintergrund über die Einflussmöglichkeiten der Verbände zu informieren. Die so geschaffene Informationsgrundlage bildete die Voraussetzung für einen ernsthaften und zielführenden Dialog.

Im Nachgang zur Auftaktveranstaltung wurden die Verbände zur Teilnahme an einer ersten Online-Befragung eingeladen. Damit wurden die Erwartungen und Wünsche der Verbände für den Dialogprozess sowie deren thematische Prioritäten erhoben. Die Ergebnisse der Befragung flossen in die inhaltliche wie methodische Konzeption des weiteren Prozesses ein.

An der zweiten Veranstaltung der Konsultationsphase am 5. Mai 2023 beteiligten sich die teilnehmenden Verbände aktiv mit ihrer umfassenden Fachexpertise. Insgesamt 23 Verbände aus allen vertretenen Branchen verdeutlichten in Plenumsbeiträgen ihre jeweilige Position zur aktuellen Bundesverkehrswegeplanung. Auch die individuellen Standpunkte zur Erarbeitung eines neuen BVMP 2040 wurden in den Redebeiträgen thematisiert: Wo sollten aus Sicht der einzelnen Verbände die Prioritäten liegen? Im Anschluss an die

Impulsvorträge diskutierten die anwesenden Verbandsvertreterinnen und Verbandsvertreter an insgesamt acht parallel stattfindenden Thementischen in zwei Runden die folgenden Fragestellungen:

- „Prioritäten in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung: Welche Prioritäten braucht es kurzfristig in den aktuellen Prozessen der Bundesverkehrswegeplanung?“
- „Neuer BVMP 2040: Worauf kommt es bei der erstmaligen Aufstellung eines neuen BVMP 2040 besonders an?“

An jeweils vier Thementischen wurde eine der beiden Fragen diskutiert. Es wurden zwei Durchläufe durchgeführt, zwischen denen die Teilnehmenden den Thementisch wechselten, sodass sich am Ende alle Verbandsvertreterinnen und Verbandsvertreter zu beiden Fragen untereinander austauschen konnten. Um ein ausgewogenes Meinungsbild zu erhalten, wurde auf eine heterogene Zusammensetzung der teilnehmenden Verbandsvertreterinnen und Verbandsvertreter an den Thementischen geachtet. Die Thementische wurden von jeweils einer Mitarbeiterin oder einem Mitarbeiter des BMDV sowie einer externen Tischmoderatorin oder einem Tischmoderator begleitet.

Die Thementische hatten eine zentrale Funktion: An ihnen tauschten sich die Vertreterinnen und Vertreter der Verbände zunächst intensiv über ihre Positionen und Prioritäten hinsichtlich der Bundesverkehrswegeplanung aus. Im nächsten Schritt sammelte und sortierte das BMDV die vielschichtigen Standpunkte der Verbände, um sie für die inhaltliche Konzeption der Arbeitsgruppen der anschließenden Dialogphase zu nutzen.

Mit den ersten beiden Veranstaltungen und den Ergebnissen der zwischenzeitlich durchgeführten Online-Befragung wurde die Verbändekonsultation abgeschlossen.

## Identifizierung konsensfähiger Themenkomplexe

Im Anschluss an die intensiven Konsultationen fasste das BMDV die in dieser Phase gesammelten Argumente und Prioritäten der beteiligten Verbände zu zwölf Themenkomplexen zusammen. Die inhaltliche Konzeption der weiteren Formate des Infrastrukturdialogs basierte maßgeblich auf dieser thematischen Clusterung der Ergebnisse der Konsultationsphase. Dieser Prozessschritt diente dazu, sicherzustellen, dass alle aus Sicht der Stakeholder relevanten Aspekte und Fragestellungen im Infrastrukturdialog behandelt werden. Gleichzeitig war es ein Anliegen, geeignete inhaltliche Ausgangspunkte für die nachfolgenden vertiefenden Diskussionen mit den Verbänden zu identifizieren. Ein wesentliches Kriterium dabei war, ob die Themenkomplexe grundsätzlich konsensfähige Anknüpfungspunkte für die teilnehmenden Verbände boten.

Vier der zwölf Themenkomplexe stellten aus Sicht des BMDV jedoch keine grundsätzlich konsensfähigen Ausgangspunkte für die Dialogphase dar. Diese vier Themenkomplexe wurden daher nicht als eigenständige Arbeitsgruppen-Themen berücksichtigt. Nichtsdestotrotz brachten einzelne Verbände die entsprechenden Belange und Positionen in die Diskussionen unterschiedlicher Arbeitsgruppen ein und diskutierten diese mit den anderen Verbänden kontrovers. Da die betreffenden Belange und Positionen erwartungsgemäß nicht konsensfähig waren, wurden sie in der Regel im Ergebnis als Dissense vermerkt.

Insofern fanden auch die vier Themenkomplexe, die bei der Einrichtung der Arbeitsgruppen nicht als eigenständige Themen berücksichtigt wurden, letztlich Eingang in die Ergebnisse des Infrastrukturdialogs:

1. Oberste Prämisse der Bundesverkehrswegeplanung sind die Klimaschutzziele.
2. Es braucht jetzt ein Straßenbau-Moratorium.
3. Schiene und Wasserstraße müssen priorisiert werden, Straßen nur erhalten.
4. Verschiedene Aspekte der Planung, Genehmigung und Realisierung von Bedarfsplanprojekten

Acht Themenkomplexe hingegen bildeten grundsätzlich konsensfähige Ausgangspunkte für die Dialogphase und wurden daher im weiteren Verlauf des Infrastrukturdialogs vertieft:

1. Verknüpfung von verkehrlichen Belangen mit Umwelt- und Klimaschutzbelangen
2. Erhalt vor Aus- und Neubau
3. Finanzierungsperspektiven
4. Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr
5. Vernetzung der Verkehrsträger im Personenverkehr
6. Integrierte Infrastrukturplanungen und Digitalisierung
7. Konzept für den BVMP 2040, I: Ziele und Leitbild, Geltungsbereich und Maßnahmen
8. Konzept für den BVMP 2040, II: Verfahren, Methoden und Prognosen

Die Stellungnahmen der Verbände und deren Berücksichtigung für die Dialogphase wurden im *Bericht zur Konsultationsphase des Infrastrukturdialogs*<sup>2</sup> dokumentiert und veröffentlicht. Der Konsultationsbericht stellt unter anderem die acht identifizierten Themenkomplexe als Ausgangspunkte für die Dialogphase in tabellarischer Form dar. Dabei werden die acht Themenkomplexe auch hinsichtlich ihrer potenziellen Relevanz für die kurzfristige Umsetzung des BVWP 2030 sowie für die Aufstellung des Konzepts für den BVMP 2040 eingeordnet. Die Darstellung verweist darüber hinaus auf inhaltliche Schnittstellen der einzelnen Themenkomplexe, indem die im Rahmen der zweiten Veranstaltung von den Verbandsvertreterinnen und Verbandsvertretern diskutierten Einzelthemen und Aspekte aufgelistet werden. Im Konsultationsbericht werden zudem für jeden der acht Themenkomplexe weiterführende, offene Fragen angeführt, die erste Anknüpfungspunkte für die im Rahmen der anschließenden Dialogphase in den themenspezifischen Arbeitsgruppen zu erörternden Fragestellungen boten.

### 3.2.2. Die Dialogphase

#### Austausch in themenspezifischen Arbeitsgruppen

Auf Grundlage der identifizierten Themenkomplexe aus der Konsultationsphase sowie der jeweils bestehenden ersten Anknüpfungspunkte für zu diskutierende Fragen wurden acht Arbeitsgruppen eingerichtet:

- **Arbeitsgruppe 1:** Verknüpfung von verkehrlichen Belangen mit Umwelt- und Klimaschutzbelangen
- **Arbeitsgruppe 2:** Erhalt vor Aus- und Neubau
- **Arbeitsgruppe 3:** Finanzierungsperspektiven
- **Arbeitsgruppe 4:** Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr
- **Arbeitsgruppe 5:** Vernetzung der Verkehrsträger im Personenverkehr
- **Arbeitsgruppe 6:** Integrierte Infrastrukturplanungen und Digitalisierung
- **Arbeitsgruppe 7:** Konzept für den BVMP 2040, I: Ziele und Leitbild, Geltungsbereich und Maßnahmen
- **Arbeitsgruppe 8:** Konzept für den BVMP 2040, II: Verfahren, Methoden und Prognosen

<sup>2</sup> Bericht zur Konsultationsphase des Infrastrukturdialogs. Zusammenfassende Dokumentation der Stellungnahmen und deren Berücksichtigung für die Dialogphase des Infrastrukturdialogs (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2023), online unter [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/der-infrastrukturdialog-bericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/der-infrastrukturdialog-bericht.pdf?__blob=publicationFile).

Das Ziel der Arbeitsgruppen war, gemeinsam mit den Verbänden Ergebnisse zu den jeweils relevanten Aspekten und Fragestellungen zu erarbeiten und mögliche Konsense oder Kompromisse unter den Verbänden zu finden sowie diese in abgestimmter Formulierung festzuhalten. Wo dies nicht möglich war, bildeten auch begründete Dissense legitime Ergebnisse der Arbeitsgruppen. Außerdem konnten die Verbände im Rahmen der Arbeitsgruppen Prüfwünsche an das BMDV richten.

Die Einrichtung von zwei Arbeitsgruppen zum BVMP 2040 hatte den Hintergrund, dass die in diesem Zusammenhang zu diskutierenden Fragen eine einzige Arbeitsgruppe inhaltlich und kapazitiv überfrachtet hätte. Zudem erlaubte es die Einrichtung von zwei Arbeitsgruppen, einer größeren Zahl von Verbänden die Möglichkeit zu geben, sich auch in die Diskussion grundlegender Fragestellungen zum BVMP 2040 aktiv einzubringen. Die inhaltlichen Überschneidungen und dadurch bedingte Dopplungen zwischen diesen beiden Arbeitsgruppen ebenso wie zu einzelnen Aspekten mit den anderen sechs Arbeitsgruppen waren zielführend, um ein möglichst breites Spektrum an Perspektiven auf ähnlich gelagerte Themen- bzw. Fragestellungen zu berücksichtigen.

Jede Arbeitsgruppe tagte mindestens drei Mal: In der Auftaktsitzung wurde gemeinsam mit den Verbänden die inhaltliche Agenda abgestimmt. In einer bzw. je nach Themenumfang und Diskussionsbedarf mehreren inhaltlichen Sitzungen diskutierten die Verbände unterschiedliche Aspekte. Die Verbände stimmten dabei Konsense oder begründete Dissense ab und gaben Prüfwünsche ein. In einer bzw. im Fall der Arbeitsgruppen 1, 7 und 8 zwei Abschlussitzungen wurde das jeweilige

Ergebnispapier der Arbeitsgruppe finalisiert und unter den teilnehmenden Verbänden abgestimmt.

An den Arbeitsgruppen beteiligten sich insgesamt 72 Verbände. Zur Sicherstellung der Arbeitsfähigkeit der einzelnen Arbeitsgruppen konnten die Verbände in der Regel jeweils an zwei bis drei Arbeitsgruppen teilnehmen. Je Arbeitsgruppe nahmen somit in der Regel zwischen 15 und 26 Verbände teil.<sup>3</sup> Die Arbeitsgruppen kamen in insgesamt 30 digitalen, hybriden oder analogen Sitzungen im Zeitraum von November 2023 bis April 2024 zusammen.

Jede Arbeitsgruppe erarbeitete ein Ergebnispapier, das von den an der Arbeitsgruppe teilnehmenden Verbänden inhaltlich getragen wurde. Mit Ausnahme der Arbeitsgruppen 5 und 6, die in ihren Ergebnispapieren ausschließlich Konsenspunkte und Prüfwünsche festhielten, enthielten die Ergebnispapiere in der Regel Konsense, begründete Dissense sowie Prüfwünsche. Hierbei stellten die Ergebnispapiere nicht notwendigerweise die Sichtweise des BMDV dar, sondern die Positionen der jeweils beteiligten Verbände. Da die Ergebnisse der Arbeitsgruppen jedoch zu diesem Zeitpunkt noch nicht im Plenum des Infrastrukturdialogs konsolidiert waren, waren die acht Ergebnispapiere in dieser Phase des Dialogprozesses als Zwischenergebnisse zu verstehen.

Im Gegensatz zu den Konsens- und Dissenspunkten mussten Prüfwünsche nicht unter den Verbänden abgestimmt werden, sondern konnten auch von einem einzigen Verband eingegeben werden. Die Prüfwünsche entsprechen deshalb nicht notwendigerweise der Sichtweise aller an der Arbeitsgruppe teilnehmenden Verbände.

<sup>3</sup> Eine Ausnahme bildete die Arbeitsgruppe 4 zum Thema Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr. Für diese Arbeitsgruppe wurden 40 Teilnehmende zugelassen, da sie zugleich alle Teilnehmenden des Strategiedialogs multimodaler Güterverkehr umfasste.

### Arbeitsgruppe 4 schlug Brücke zu parallelem Dialogprozess

Einen besonderen Fall stellte die Arbeitsgruppe 4 zur Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr dar, da sie gleichzeitig als „Strategiedialog multimodaler Güterverkehr“ fungierte. Dies ist ein bereits im Juni 2023, das heißt einige Monate vor dem Beginn der Dialogphase des Infrastrukturdiallogs, initiiertes Dialogprozess des BMDV. Das Ziel des Strategiedialogs war es, mit Vertreterinnen und Vertretern der Logistikbranche, der Verlader und der Wirtschaftszweige mit Transportwachstumspotential zu beraten, wie mehr Transporte auf den kombinierten Verkehr und andere multimodale Verkehre verlagert werden können und welche aufeinander abgestimmten Maßnahmen Staat und Unternehmen hierzu ergreifen müssen. Durch die inhaltliche Überschneidung der Ziele der Arbeitsgruppe 4 und des Strategiedialoges multimodaler Güterverkehr haben die Ergebnisse der Arbeitsgruppe 4 Relevanz für beide Dialogprozesse. Die temporäre Zusammenführung des Infrastrukturdiallogs mit dem Strategiedialog multimodaler Güterverkehr schuf insofern für beide Dialogprozesse Synergieeffekte.

### Involvierte Referate des BMDV

Die Federführung für Ausgestaltung und Durchführung des Infrastrukturdiallogs als Gesamtprozess lag bei dem für die Koordinierung der Bundesverkehrswegeplanung und Investitionspolitik zuständigen Referat G11. Um zielführende Synergien zu schaffen und eine breit aufgestellte fachliche Expertise in den Dialogprozess mit einfließen zu lassen, wurden von Beginn an und in jeder Phase des Infrastrukturdiallogs nach Bedarf weitere Fachreferate eingebunden.

Insgesamt nahmen die folgenden Fachreferate des BMDV leitend oder begleitend an Sitzungen der einzelnen Arbeitsgruppen teil:

- **Arbeitsgruppe 1:** Referat G11 (Bundesverkehrswegeplanung, Investitionspolitik), Referat G20 (Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität);
- **Arbeitsgruppe 2:** Referat G11 (Bundesverkehrswegeplanung, Investitionspolitik), Referate StB11 (Straßennetzplanung), StB12 (Straßenbaufinanzierung), StB24 (Ingenieurbauwerke), StB25 (Straßenbautechnik und Straßenerhaltung), WS10 (Wasserstraßenpolitik, grundlegende Infrastrukturplanung für die Bundeswasserstraßen), E20 (Grundsatz Haushalt und Finanzierung) und G10 (Grundsatzangelegenheiten, Finanz- und Wettbewerbspolitik);
- **Arbeitsgruppe 3:** Referat G11 (Bundesverkehrswegeplanung, Investitionspolitik), Referate StB11 (Straßennetzplanung), StB12 (Straßenbaufinanzierung), E 20 (Grundsatz Haushalt und Finanzierung), WS10 (Wasserstraßenpolitik, grundlegende Infrastrukturplanung für die Bundeswasserstraßen);
- **Arbeitsgruppe 4:** Referat G14 (Güterverkehr und Logistik), Referate E13 (Güterverkehr, DAK, Förderrichtlinien) G13 (Prognosen, Statistik und Sondererhebungen), StV13 (Gewerblicher Straßengüterverkehr, Sozialvorschriften, BALM), WS21 (Politische Strategien, Konzepte und Förderprogramme für die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt und Häfen);
- **Arbeitsgruppe 5:** Referat G15 (Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme);

- **Arbeitsgruppe 6:** Referat G11 (Bundesverkehrswegeplanung, Investitionspolitik), DK21 (Digitale Infrastruktur und Verkehrswege) DK 24 (Digitalisierung des Bauwesens), G25 (Erneuerbare Energien und Kraftstoff, Wasserstoff), DP22 (Datenrecht), G22 (Klimafreundliche Nutzfahrzeuge und Infrastruktur), G23 (Elektromobilität und Ladeinfrastruktur), G20 (Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität), E 25 (Digitale Schiene Deutschland), E15 (Innovation und Forschung), WS12 (Technik der Wasserstraßeninfrastruktur, BAW);
- **Arbeitsgruppen 7 und 8:** Referat G11 (Bundesverkehrswegeplanung, Investitionspolitik), Referate G10 (Grundsatzangelegenheiten, Finanz- und Wettbewerbspolitik) und G13 (Prognosen, Statistik und Sondererhebungen).

#### Vorstellung der Ergebnispapiere im Plenum

Die acht in den Arbeitsgruppen abgestimmten Ergebnispapiere wurden am 4. Juni 2024 allen am Infrastrukturdialog beteiligten Verbänden zur Verfügung gestellt und am 26. Juni 2024 im Rahmen einer hybriden Plenarveranstaltung von jeweils zwei an einer Arbeitsgruppe beteiligten Verbandsvertreterinnen oder Verbandsvertretern gemeinsam mit einem BMDV-Mitarbeitenden vorgestellt. Ziel der Veranstaltung war es, alle Verbände über die Arbeit bzw. die Ergebnisse aller Arbeitsgruppen möglichst gut zu informieren, und vor Ort auch Rückfragen zu ermöglichen bzw. etwaige Unklarheiten aus Sicht der Verbände zu klären. Hiermit wurde eine möglichst gute Informationsgrundlage für die Verbände gerade auch zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppen geschaffen, an denen sie jeweils nicht selbst aktiv mitgewirkt hatten. Diese Veranstaltung bildete den Abschluss der Dialogphase.

#### Konsolidierung der Ergebnisse durch eine Online-Befragung

Im Nachgang zu dieser Plenumsveranstaltung wurde ab dem 28. Juni 2024 eine Online-Befragung aller am Infrastrukturdialog beteiligten Verbände zu den acht Ergebnispapieren durchgeführt, um diese Zwischenergebnisse im Plenum zu konsolidieren. Auf diese Weise entstand ein differenziertes Meinungsbild zu den in den Arbeitsgruppen identifizierten Konsens- und Dissenspunkten.

In der Online-Befragung hatten alle teilnehmenden Verbände jeweils eine Stimme und konnten verbandsnamentlich über jedes einzelne Ergebnis (Konsens- und Dissenspunkte) der acht Arbeitsgruppen abstimmen. Dabei hatten die Verbände bei jedem Ergebnispapier die Wahl zwischen drei grundlegenden Optionen:

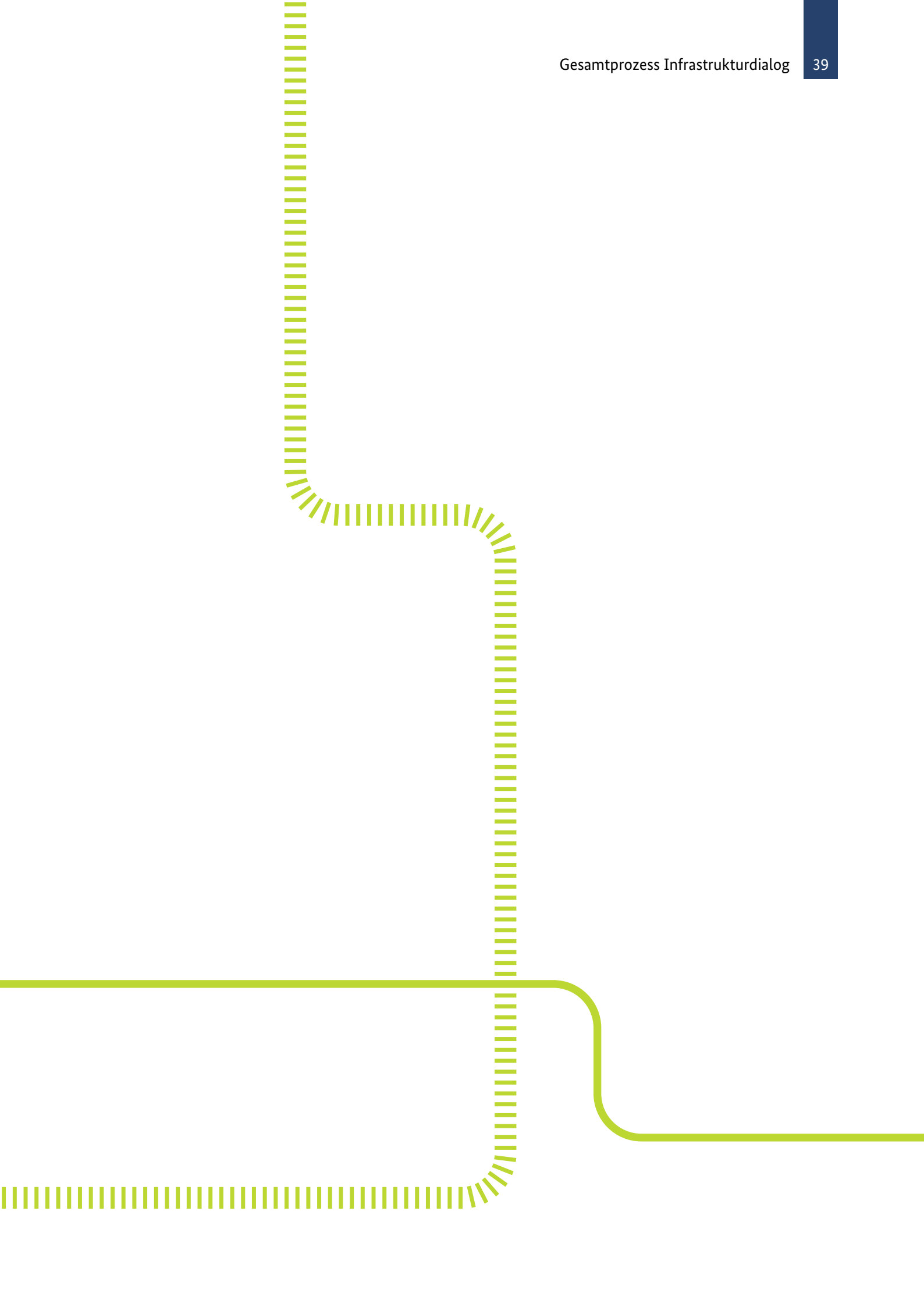
- Grundsätzliche Zustimmung zu allen Konsenspunkten bei gleichzeitiger detaillierter Positionierung zu den einzelnen Dissensen (d. h. Zuordnung zu einer der in dem Ergebnispunkt angeführten Dissenspositionen),
- Detaillierte Abstimmung zu allen einzelnen Konsensen (Zustimmung/Ablehnung/Enthaltung) sowie Positionierung zu den einzelnen Dissensen oder
- Pauschale Enthaltung zum gesamten Ergebnispapier.

Nur Konsense aus den Arbeitsgruppen, die im Rahmen der Online-Befragung als Konsens aller bestätigt, d. h. von keinem Verband abgelehnt wurden, galten schließlich als Konsens im Infrastrukturdialog. Stimmenthaltungen führten nicht dazu, dass Ergebnisse nicht als Konsens dokumentiert werden, wenn diese ansonsten nur Zustimmung erhielten. Auch Stimmenthaltungen von Verbänden zu einzelnen Ergebnissen oder Ergebnispapieren im Ganzen sind im vorliegenden Bericht dokumentiert (siehe Kapitel 4).

Enthaltungen von Verbänden konnten unterschiedliche Gründe haben. Einzelne Verbände begründeten im Laufe des Abstimmungsprozesses ihre Enthaltungen. Zur Transparenz sind hier einzelne Beweggründe für Enthaltungen exemplarisch genannt: Ein möglicher Grund war, dass eine grundsätzlich zustimmungsfähige Aussage aus Sicht eines Verbandes zu pauschal formuliert war, um sie mittragen zu können, beispielsweise weil eine verkehrsträgerübergreifende Einordnung nicht möglich erschien. Auch (zu) weiche Formulierungen wie „es wäre wünschenswert“ konnten Gründe für Enthaltungen darstellen, wenn diese eine eigentlich zustimmungsfähige Aussage aus Sicht eines Verbandes zu sehr relativierten. Ein dritter möglicher Grund für eine Enthaltung war, dass ein Verband zwar einem, aber nicht allen Aspekten einer Aussage zustimmen konnte.

Es sei nochmals betont, dass die Ergebnispapiere – und darauf aufbauend auch die Ergebnisse der Online-Befragung – die Positionen der beteiligten Verbände abbilden, nicht aber notwendigerweise die des BMDV. Die angeführten Konsens- und Dissenspunkte decken zudem möglicherweise nicht das gesamte Themenspektrum einer Arbeitsgruppe ab, d. h. es bestand auch angesichts der letztlich begrenzten Zeit für Diskussionen in den Arbeitsgruppen kein Anspruch, eine bestimmte Thematik umfassend behandelt bzw. dazu umfassende Ergebnispunkte zu allen möglicherweise aus Sicht einzelner Verbände weiteren relevanten Punkten festzuhalten.

Den Abschlussbericht zum Infrastrukturdialog sowie die Ergebnisse der BPÜ wird das BMDV im Rahmen einer abschließenden Veranstaltung voraussichtlich am 27. Januar 2025 vorstellen und damit den Gesamtprozess Infrastrukturdialog beenden.



*Kapitel 4*  
*Quantitative Auswertung*

---

In diesem Kapitel sind die Positionierungen aller teilnehmenden Verbände zu den insgesamt 189 Ergebnispunkten der acht Arbeitsgruppen tabellarisch dargestellt. Die zur Abstimmung stehenden Ergebnispunkte entsprechen den Ergebnispapieren der acht Arbeitsgruppen.

Die quantitative Auswertung basiert auf einer im Zeitraum Juli bis August 2024 durchgeführten Online-Befragung, zu der alle am Infrastrukturdialo g teilnehmenden Verbände eingeladen wurden. Mithilfe der Online-Befragung hat das BMDV die Ergebnisse der einzelnen Arbeitsgruppen im Plenum des Infrastrukturdialo gs konsolidiert, indem es die Teilnehmenden aufforderte, ihr Votum zu den Ergebnissen aller acht Arbeitsgruppen abzugeben. Eine Ausnahme bildeten drei Unternehmen (DB Cargo, DHL Group, Kombiverkehr), die im Rahmen des Strategiedialo gs multimodaler Güterverkehr an der Arbeitsgruppe 4 teilnahmen und im Rahmen der Befragung ausschließlich über die Ergebnisse der Arbeitsgruppe 4 abstimmten.

Die tabellarische Darstellung der 189 Ergebnispunkte zeigt die Voten der 72 Verbände, die an der Online-Befragung teilgenommen haben.

In der Online-Befragung hatten alle teilnehmenden Verbände jeweils eine Stimme und konnten verbandsnamentlich über jedes einzelne Ergebnis (Konsens- und Dissenspunkte) der acht Arbeitsgruppen abstimmen. Dabei hatten die Verbände

bei jedem Ergebnispapier die Wahl zwischen drei grundlegenden Optionen:

1. die grundsätzliche Zustimmung zu allen Konsenspunkten bei gleichzeitiger Positionierung lediglich zu den Dissensen;
2. die detaillierte Abstimmung zu allen einzelnen Konsensen (Zustimmung/ Ablehnung/ Enthaltung) sowie Dissensen (Zuordnung zu einer der Dissenspositionen);
3. die pauschale Enthaltung zum gesamten Ergebnispapier.

Die einzelnen Ergebnispunkte sind entweder Konsense, weitgehende Konsense oder Dissense. Zu weitgehenden Konsensen wurden jene Arbeitsgruppen-Konsense, die im Rahmen der Online-Befragung zwischen einer und drei Ablehnungen aus dem Plenum der teilnehmenden Verbände erhalten haben. Die Ablehnungen von nur einem bis drei Verbänden werden als Partikularinteressen erkannt, die durch spezielles Wissen oder spezifische Anliegen begründet sein können. Insofern begründet die Ablehnung aufgrund einzelner Partikularinteressen in Verbindung mit der relativ geringen Anzahl an ablehnenden Stimmen aus Sicht des BMDV in diesen Fällen die Kategorisierung als „weitgehender Konsens“. Wenn hingegen vier oder mehr Verbände einen Arbeitsgruppen-Konsens abgelehnt haben und dabei

eine blockhafte Ablehnung von Verbänden mit ähnlichem Schwerpunkt erkennbar ist, wird dieser Ergebnispunkt im Endergebnis des Infrastrukturdialogs als Dissens betrachtet. Aus dieser Perspektive verweisen diese Fälle auf eine breitere gesellschaftliche Kontroverse und können daher nicht als weitgehend konsensuell verstanden werden. Es handelt sich hierbei um eine rein definitorische Abgrenzung. Unabhängig von dieser

gewählten Abgrenzung stehen die konkreten Positionierungen aller teilnehmenden Verbände zu den Ergebnispunkten für sich und sind nachfolgend zu jedem einzelnen Ergebnispunkt vollständig transparent gemacht.

An der Online-Befragung zu den Ergebnispapieren nahmen insgesamt 72 Organisationen teil (vgl. Anlage B für eine Auflistung der Organisationen).

## Erläuterung zu den Prozessgrafiken

An der Grafik über jedem Ergebnispunkt lässt sich die Genese der Ergebniskategorie wie folgt ablesen.



Ein AG-Konsens blieb auch im Gesamtprozess des Infrastrukturdialogs ein Konsens, wenn ihn im Rahmen der Online-Befragung kein Verband ablehnte.



AG-Dissense blieben im Gesamtprozess stets Dissense, die durch das Votum der Verbände im Rahmen der Online-Befragung zu den unterschiedlichen Dissenspositionen noch verstärkt wurden.



Ein AG-Konsens wurde im Gesamtprozess des Infrastrukturdialogs zu einem weitgehenden Konsens, wenn er nur eine bis drei Ablehnungen im Rahmen der Online-Befragung erhielt.



Ein AG-Konsens wurde im Gesamtprozess des Infrastrukturdialogs zum Dissens, wenn er vier oder mehr Ablehnungen erhielt. Sechs Ablehnungen war die Maximalzahl, die ein AG-Konsens in der Online-Befragung erhielt.

## 4.1 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 1 „Verknüpfung verkehrlicher Belange mit Klima- und Umweltschutz“

### Ergebnispunkt 1

#### Konsolidiertes Ergebnis: Dissens

Arbeitsgruppen-Ergebnis  
Dissens

Konsolidiertes Ergebnis  
Dissens

#### *Dissensposition A:*

Unter Wahrung der Vorgaben des Klimaschutzgesetzes sind verkehrliche Ziele und Klima- und Umweltschutzziele als gleichrangige Ziele in einen BVMP 2040 aufzunehmen und konsequent gleichwertig umzusetzen.

#### *Dissensposition B:*

Die Klima- und Umweltschutzziele sind gegenüber verkehrlichen Zielen vorrangig und als Leitplanken für die Verkehrsplanung in einen BVMP 2040 aufzunehmen.

#### *Dissensposition C:*

Unter Wahrung der rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der Vorgaben des Klimaschutzgesetzes, stehen naturgemäß verkehrliche Ziele im besonderen Fokus des BVMP 2040. Als besonders hochrangige weitere Ziele sind insbesondere Klima- und Umweltschutz zu berücksichtigen.

Dissensposition A (22)	Dissensposition B (12)	Dissensposition C (22)	Enthaltung (8)
ADAC, ApS, BGA, BGL, BUND, BÖB, BSN, BVI, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, GSV, Pro Bahn, SRL, VBI, VCI, VDZ, ver.di, ZDS, ZIV	AGV MOVE, bcs, BDR, BdKEP, BNW, EVG, en2x, FWSV, Germanwatch, GRV, NABU, VCD	AvD, ADV, BDI, BDS, BBS, BDB, BSK, BVMB, bfub, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Mobilität, VDA, VDMA, VDB, VDR, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZVDS	ACE, BDEW, Bitkom, BVTM, BWVL, DTV, DVF, VDV

**Ergebnispunkt 2****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Klimaschutz- und Naturschutzziele sind als zueinander gleichwertige Ziele in einen BVMP 2040 aufzunehmen.

Zugestimmt (51)	Abgelehnt (5)	Enthaltung (8)
AvD, ADAC, ADV, ApS, ACE, DSTV, dbb, bcs, BDR, BdKEP, BUND, BBS, BDI, BGL, bfub, BGA, BNW, BÖB, BSN, BVI, BVMB, DGB, DNR, DSLV, DTV, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, SRL, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	AGV MOVE, BDB, BDS, BSK, IDRF	BDEW, Bitkom, BVTM, BWVL, DVF, en2x, IKM, VDV

**Ergebnispunkt 3****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Die Klima- und Umweltwirkungen (insbesondere Naturschutz, Flächenversiegelung) von Neu- und Ausbauprojekten sollen Gegenstand der Prüfung auf Einzelprojekt- und Netzebene sein.

Zugestimmt (51)	Abgelehnt (2)	Enthaltung (11)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BNW, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCI, VCD, ver.di, VDA, VDB, VDR, VDZ, SRL, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	IKM, VDMA	ADV, BDEW, BGA, BGL, Bitkom, BVTM, BWVL, DVF, en2x, FWSV, VDV

#### Ergebnispunkt 4

##### Konsolidiertes Ergebnis: Konsens

Arbeitsgruppen-Ergebnis  
Konsens

Konsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Um die tatsächlichen voraussichtlich entstehenden Klima- und Umweltwirkungen eines Projektbündels/ Netzes gesamthaft zu ermitteln, muss die der Netzbetrachtung zugrundeliegende Projektmenge realitätsnah gefasst werden. Diesem Umstand sollte im Rahmen der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung Rechnung getragen werden. Realitätsnah meint hier die Projektmenge, die insbesondere auf Grundlage der Planungskapazitäten und der finanziellen Kapazitäten in die Umsetzung geht.

Diesem Konsens wurden zwei Prüfwünsche beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

##### Prüfwunsch 1:

Um die tatsächlichen voraussichtlich entstehenden Klima- und Umweltwirkungen (insbesondere Naturschutz, Flächenversiegelung, Gesundheit) eines Projektbündels/Netzes gesamthaft zu ermitteln, muss die der Netzbetrachtung zugrundeliegende Projektmenge realitätsnah gefasst werden. Diesem Umstand sollte im Rahmen der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung Rechnung getragen werden. Realitätsnah meint hier die Projektmenge, die insbesondere auf Grundlage der Planungskapazitäten (unter Berücksichtigung der für die Verlagerungsziele notwendigen Planungskapazitäten), der finanziellen Kapazitäten und begrenzter Umweltkapazitäten (CO<sub>2</sub>, Biodiversität, Flächen) in die Umsetzung geht.

##### Prüfwunsch 2:

Es ist zu prüfen, ob eine realitätsnahe (im Sinne von „sich ehrlich machende“) Reduktion der Menge der im BVWP/BVMP geplanten Projekte sowohl den verkehrspolitischen als auch klima-, umwelt- und haushaltspolitischen Zielen dient. Eine Streichung realitätsferner Projekte dient der Konzentration auf die realitätsnahen Projekte und der Priorisierung entlang der im Dialog gefundenen Priorisierungen von Instandhaltungsvorgaben und Verlagerungszielen.

Zugestimmt (54)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (10)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BNW, BÖB, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DVF, DSLV, DSTV, DTV, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDR, VDZ, ver.di, SRL, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, Bitkom, BSK, BVTM, BSN, BWVL, en2x, VDMA, VDV

**Ergebnispunkt 5****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens*Dissensposition A:*

Die Prüfung der Klima- und Umweltwirkungen von Einzelprojekten, Projektbündeln sowie des Gesamtplans zum Aufstellungsverfahren des BVMP 2040 muss sich an Vorgaben der Klimaschutz-, Biodiversitäts- und Flächenversiegelungsziele orientieren. Kriterien müssen einen Mehrwert schaffen. Sie sollen effizient und zielgerichtet sein. Die Klimawirkung von Mooren und Wäldern muss vollumfänglich berücksichtigt werden.

*Dissensposition B:*

Die Prüfung der Klima- und Umweltwirkungen von Projektbündeln sowie des Gesamtplans zum Aufstellungsverfahren des BVMP 2040 sollte auch Klimaschutz, Biodiversität und Flächenversiegelung im Blick haben. Kriterien müssen einen Mehrwert schaffen. Sie sollen effizient und zielgerichtet sein. Die Klimawirkung von Mooren und Wäldern muss vollumfänglich berücksichtigt werden.

Dissensposition A (22)	Dissensposition B (23)	Enthaltung (19)
ADAC, ApS, bcs, BdKEP, BDR, BNW, BUND, BVI, dbb, DGB, DNR, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, NABU, VCD, VDMA, VDZ, SRL, ZIV	AvD, BBS, BDB, BDI, BDS, bfub, BGL, BVMB, BSK, BSN, DSTV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VDA, VDB, ver.di, WV Stahl, ZDS	ACE, ADV, AGV MOVE, BDEW, BGA, Bitkom, BÖB, BVMT, BWVL, DVF, DTV, DSLV, en2x, VCI, VDR, ZDB, ZDH, ZDS, VDV

**Ergebnispunkt 6****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Weitgehender Konsens**

Weitere Einzelkriterien sollen zur Prüfung der Klima- und Umweltwirkungen hinzugezogen werden. Hierzu zählen Baumaßnahmen sowie induzierter Verkehr, primär und sekundär.

Diesem Konsens wurde ein Prüfwunsch beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

*Prüfwunsch:*

Weitere Einzelkriterien sollen zur Prüfung der Klima- und Umweltwirkungen hinzugezogen werden. Hierzu zählen graue Energie von Bau- und Erhaltungsmaßnahmen sowie induzierter Verkehr gem. des aktuellen Stands der Wissenschaft (z. B. Handy and Boarnet 2014: Impact of Highway Capacity and Induced Travel on Passenger Vehicle Use and Greenhouse Gas Emissions).

Zugestimmt (51)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (12)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BDB, BdKEP, BDI, BDR, BDS, bfub, BGL, BNW, BÖB, BUND, BSN, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCI, VCD, VDA, VDB, VDR, VDZ, ver.di, SRL, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	ADV	BBS, BDEW, BGA, Bitkom, BVTM, BSK, BWVL, DVF, en2x, IKM, VDMA, VDV

**Ergebnispunkt 7****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Konsens**

Bei der Alternativenprüfung von Projekten müssen die Verbände und Kammern früh vor dem Bewertungsverfahren beteiligt werden. Beteiligungszeitpunkt und Beteiligungsformate müssen erarbeitet werden.

Zugestimmt (58)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BNW, BÖB, BUND, BVI, BVMB, BSK, BSN, dbb, DGB, DNR, DVF, DSLV, DSTV, DTV, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VCI, VBI, VCD, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, SRL, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	Bitkom, BDEW, BVTM, BWVL, en2x, VDV

**Ergebnispunkt 8****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Bei der Alternativenprüfung von Projekten muss die Öffentlichkeit vor dem Bewertungsverfahren früh beteiligt werden. Beteiligungszeitpunkt und Beteiligungsformate müssen erarbeitet werden.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BNW, BÖB, BUND, BVI, BVMB, BSK, BSN, dbb, DGB, DNR, DVF, DSLV, DSTV, DTV, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCI, VCD, VDA, VDB, VDR, VDZ, ver.di, SRL, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, Bitkom, BVTM, BWVL, en2x, VDMA, VDV

**Ergebnispunkt 9****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Im Rahmen der Alternativenprüfung sollen intermodale Alternativen betrachtet werden.

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BUND, BNW, BVI, BVMB, BSK, dbb, DGB, DNR, DVF, DSLV, DTV, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDB, VDR, VDZ, ver.di, SRL, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, BSN, BWVL, DSTV, en2x, FWSV, VDV



**Ergebnispunkt 10****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Ausgleichsmaßnahmen müssen prioritär im engen zeitlichen und räumlichen Zusammenhang stehen. Primär ist auf den geringstmöglichen Eingriff zu achten.

Zugestimmt (52)	Abgelehnt (3)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, ADV, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BdKEP, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BNW, BÖB, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, EVG, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDR, VDZ, ver.di, SRL, en2x, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	AGV MOVE, BSK, DVF	BDEW, Bitkom, BSN, BVTM, BWVL, DSTV, VDMA, VDV

**Ergebnispunkt 11****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Auf strategischer Ebene kann eine Korridorbetrachtung erfolgen. Für die Ermittlung der Klima- und Umweltwirkungen ist die fiktive, aber wahrscheinlichste Linienführung erforderlich. Diese Kombination aus beidem ist zweckmäßig und gewährleistet einen vernünftigen Ansatz.

Zugestimmt (54)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, BGL, BÖB, BUND, BSK, BSN, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, en2x, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, SRL, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZVDS, ZDS, ZIV	bfub	ADV, BDEW, BGA, Bitkom, BNW, BVTM, BWVL, FWSV, VDV

**Ergebnispunkt 12****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens gibt es zwei Dissenspositionen (A, B). Diesem Dissens wurden zwei Prüfwünsche beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

*Dissensposition A:*

Eine deutlich überarbeitete Nutzen-Kosten-Analyse kann ein geeignetes Instrument zur Berücksichtigung von verkehrlichen sowie Klima- und Umweltschutz-Gesichtspunkten sein. Dabei müssen die Kosten- und Wertansätze in allen Bereichen (Verkehr, Klima, Umwelt, Gesundheit, Verkehrssicherheit) realistisch angesetzt werden und auf dem aktuellen Stand der Wissenschaft beruhen.

*Dissensposition B:*

Die Nutzen-Kosten-Analyse ist ein geeignetes Instrument zur Bewertung von Verkehrsprojekten.

*Prüfwunsch 1:*

Intermodale Alternativen müssen für einen sinnvollen Vergleich in die Bewertung einbezogen werden.

*Prüfwunsch 2:*

Wie kann die Berücksichtigung nicht direkt monetarisierbarer Klima- und Umweltauswirkungen weiterentwickelt werden?

Dissensposition A (33)	Dissensposition B (20)	Enthaltung (11)
AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BdKEP, BDR, bfub, BGA, BNW, BÖB, BUND, BVI, BSK, BSN, dbb, DGB, DNR, DSTV, EVG, Germanwatch, GRV, IDRF, IKM, mofair, NABU, PRO BAHN, VDB, VDMA, ver.di, SRL, VCD, VDZ, ZIV	ADAC, ADV, BBS, BDB, BDI, BDS, BGL, BVMB, DSLV, HDB, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDR, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZVDS	ACE, BDEW, Bitkom, BWVL, DVF, BVTM, DTV, FWSV, GSV, en2x, VDV

**Ergebnispunkt 13****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Einzelwirkungen sollen im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse transparent dargestellt sein.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BNW, BÖB, BUND, BSK, BSN, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, en2x, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDR, VDZ, ver.di, SRL, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADV, bcs, BDEW, Bitkom, BWVL, VDMA, VDV

**Ergebnispunkt 14****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens gibt es drei Dissenspositionen (A, B, C). Diesem Dissens wurde ein Prüfwunsch beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

*Dissensposition A:*

Auf der Netzebene sollen überprüfbare Schwellen (quantitativ oder qualitativ) für Projektbündel gefunden werden, um die Klima- und Umweltziele konsequent zu berücksichtigen.

*Dissensposition B:*

Auf der Netzebene sollen überprüfbare Schwellen (quantitativ oder qualitativ) für Einzelprojekte und Projektbündel gefunden werden, um die Klima- und Umweltziele konsequent zu berücksichtigen.

*Dissensposition C:*

Auf der Netzebene sollen überprüfbare Schwellen (quantitativ oder qualitativ) für Projektbündel gefunden werden, um die Klima- und Umweltziele zu berücksichtigen.

*Prüfwunsch:*

Auf der Netzebene sollen überprüfbare Schwellen (quantitativ oder qualitativ) für Einzelprojekte und Projektbündel gefunden werden, um die Klima- und Umweltziele konsequent zu berücksichtigen und eine Überschreitung notwendiger physikalischer Grenzen wie CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Verrechnung mit anderen Werten zu verhindern.

Dissensposition A (8)	Dissensposition B (16)	Dissensposition C (14)	Enthaltung (26)
ADAC, AGV MOVE, DGB, DNR, EVG, PRO BAHN, ver.di, ZVDS IKM, HDB, Pro Mobilität, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, VDV	ApS, AvD, bcs, BDB, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BNW, BUND, BVI, Germanwatch, GRV, NABU, SRL, VCD	ADV, BBS, BGA, BGL, BSK, BVMB, DSLV, DSTV, IDRF, mofair, VBI, VDB, VDZ, WV Stahl	ACE, dbb, BDEW, BDI, Bitkom, BÖB, BSN, BVTM, BWVL, DVF, DTV, en2x, FWSV, GSV,

## 4.2 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 2 „Grundsatz Erhalt vor Aus- und Neubau“

### Ergebnispunkt 15

#### Konsolidiertes Ergebnis: Konsens

Arbeitsgruppen-Ergebnis  
Konsens

Konsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Mit Blick auf die bei Schiene, Straße und Wasserstraße zur Anwendung kommenden Bewertungsparameter und Infrastrukturzustandsbewertungen sollten auch etwaige verkehrsträgerübergreifende Unterschiede transparent kommuniziert werden.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, ADV, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BUND, BSK, BSN, BSVI, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, en2x, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, ver.di, SRL, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, IG BAU, VDZ, VDV

### Ergebnispunkt 16

#### Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens

Arbeitsgruppen-Ergebnis  
Konsens

Konsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Hinsichtlich der begrifflichen Abgrenzung zwischen Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen und Maßnahmen des Aus- und Neubaus besteht folgender Konsens:

Im Gegensatz zu Ausbau- und Neubaumaßnahmen gemäß Bedarfsplan erfolgt im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen keine kapazitive Erweiterung des Netzes. Bei den Maßnahmen der baulichen Erhaltung an den Fahrbahnen handelt es sich i. d. R. um Baumaßnahmen innerhalb der Bestandsgrenzen. So entspricht der Ersatzneubau eines Brückenbauwerks dem Ersetzen eines vorhandenen Bauwerks durch ein neues Bauwerk ohne bauliche kapazitive Erweiterung. Da sich im Laufe der Nutzung einer Brücke sowohl die Tragfähigkeitsanforderungen als auch die Nutzungsanforderungen hinsichtlich des Umweltschutzes, des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts nicht unerheblich verändert haben können, geht der Aufwand unter Umständen über das Maß einer bloßen Wiederherstellung des Ursprungsbauwerks hinaus.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BSVI, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSTV, DTV, DVF, EVG, en2x, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, ver.di, SRL, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS,	DSLW	ADV, BDEW, Bitkom, BUND, BVTM, IKM, VDR, VDV, VDZ,

**Ergebnispunkt 17****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Es bestanden unterschiedliche Auffassungen bezüglich des Mehrwertes eines verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsinfrastrukturzustandsberichts. Während einige Verbände einen zusätzlichen verkehrsträgerübergreifenden Bericht zum Zustand der Verkehrsinfrastruktur befürworteten, waren andere Verbände der Auffassung, dass das bestehende Berichtswesen der Bundesverkehrswege (insb. Zustandsberichte und Verkehrsinvestitionsbericht) hier bereits umfassend informieren würden.

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Ein zusätzlicher verkehrsträgerübergreifender Verkehrsinfrastrukturzustandsbericht zum Zustand der Verkehrsinfrastruktur wird befürwortet.

*Dissensposition B:*

Das bestehende Berichtswesen der Bundesverkehrswege (insb. Zustandsberichte und Verkehrsinvestitionsbericht) informiert bereits umfassend.

Dissensposition A (30)	Dissensposition B (12)	Enthaltung (21)
ADAC, AvD, BBS, bcs, BDB, BDR, BDS, bfub, BGA, BÖB, BUND, BVI, dbb, DGB, DSLV, en2x, EVG, FWSV, GRV, IG BAU, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, VBI, VCI, VDB, VDMA, ver.di, ZIV	BdKEP, BGL, BSK, BSVI, BVMB, DSTV, HDB, IDRF, SRL, ZDB, ZDH, ZVDS	ACE, ADV, AGV MOVE, ApS, BDEW, BDI, Bitkom, BSN, BVTM, DNR, DVF, DTV, Germanwatch, GSV, Pro Mobilität, VCD, VDA, VDR, VDZ, WV Stahl, VDV

**Ergebnispunkt 18****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Aus- und Neubaumaßnahmen umfassen mitunter erhebliche Anteile an Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen. Diese sind haushaltssystematisch transparent und nachvollziehbar auszuweisen.

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSN, BSVI, BUND, BVI, BSK, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, ver.di, SRL, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	ADV, bcs, BDEW, Bitkom, BVTM, en2x, VDZ, VDV

**Ergebnispunkt 19****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Es soll auch weiterhin im Rahmen des jährlichen Haushaltsaufstellungsverfahrens eine prioritäre Mittelbereitstellung für Erhalt und Ersatz erfolgen.

Zugestimmt (54)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BSVI, BUND, BVI, BVMD, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, FWSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, NABU, SRL, VBI, VCI, VCD, VDA, VDB, VDMA, VDR, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	ADV, bcs, BDEW, Bitkom, DVF, en2x, VDZ, VDTM, VDV

**Ergebnispunkt 20****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Es bestand ein Dissens hinsichtlich der Position, dass im Bereich der Bundesfernstraßen ein weiterer Aus- und Neubau als Beitrag zu einer möglichst konsequenten Priorisierung gemäß der Strategie Erhalt vor Aus- und Neubau nicht mehr benötigt würde. Begründet wurde der diesbezügliche Widerspruch insbesondere vor dem Hintergrund der hohen Wirtschaftlichkeit von Straßenbauvorhaben, auch unter der Annahme besonders hoher CO<sub>2</sub>-Kostenansätze.

Zu diesem Dissens wurde zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Im Bereich der Bundesfernstraßen wird ein weiterer Aus- und Neubau als Beitrag zu einer möglichst konsequenten Priorisierung gemäß der Strategie Erhalt vor Aus- und Neubau nicht mehr benötigt.

*Dissensposition B:*

Ein Aus- und Neubau im Bereich der Bundesfernstraßen wird vor dem Hintergrund der hohen Wirtschaftlichkeit von Straßenbauvorhaben, auch unter der Annahme besonders hoher CO<sub>2</sub>-Kostenansätze, benötigt.

Dissensposition A (23)	Dissensposition B (25)	Enthaltung (15)
ACE, AGV MOVE, ApS, bcs, BDB, BDR, BDS, bfub, BUND, BSN, BVI, DGB, DNR, EVG, Germanwatch, GRV, IG BAU, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDR	ADAC, ADV, AvD, BBS, BdKEP, BDI, BGA, BGL, BSK, BSVI, BVMB, DSLV, DSTV, HDB, IKM, IRDF, Pro Mobilität, VBI, VCI <sup>4</sup> , VDA, VDMA, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZVDS	BDEW, Bitkom, BÖB, dbb, DTV, DVF, BVMT, en2x, FWSV, GSV, VDB, ver.di, VDZ, VDV, ZIV

4 Nachträgliche Änderung auf Wunsch des VCI.

**Ergebnispunkt 21****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Bei Ersatzbaumaßnahmen, wie dem Ersatz einer bereits vorhandenen Schleuse, sollte auf Genehmigungsverfahren verzichtet werden, auch im Falle einer geringfügigen Kapazitätsausweitung<sup>5</sup>. Hiermit würden Wasserstraßenbauwerke dem Ersatz von Brücken im Straßenbereich gleichgestellt. Bedingung hierfür ist, dass Maßnahmen zur ökologischen Verbesserung des Gewässers oder angrenzender Gewässer in die Umsetzung der genehmigungsfreien Ersatzbaumaßnahme integriert werden, auch wenn diese selbst nicht genehmigungsfrei sind.

Zugestimmt (52)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (11)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BSVI, BUND, BVI, BVMB, dbb, DNR, DSLV, DSTV, DTV, en2x, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDB, VDMA, VDR, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, Bitkom, DGB, DVF, BVTM, EVG, IG BAU, VDA, VDV, VDZ

**Ergebnispunkt 22****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Es bestand ein Dissens hinsichtlich der Frage, ob personelle Ressourcen prioritär für die Planung von Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen eingesetzt werden sollten. Begründet wurde dies u. a. vor dem Hintergrund der fachspezifischen Qualifikationen des planenden Personals.

Zu diesem Dissens wurde zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Personelle Ressourcen sollten prioritär für die Planung von Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen eingesetzt werden.

*Dissensposition B:*

Personelle Ressourcen sollten nicht prioritär für die Planung von Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen eingesetzt werden, u. a. vor dem Hintergrund der fachspezifischen Qualifikationen des planenden Personals.

Dissensposition A (24)	Dissensposition B (15)	Enthaltung (24)
ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BDB, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BUND, BVI, DGB, DNR, Germanwatch, GRV, IG BAU, IKM, NABU, Pro Mobilität, SRL, VCD, ver.di, ZVDS	BBS, BGL, BÖB, BSK, BSVI, BVMB, DSLV, DSTV, HDB, IDRF, PRO BAHN, VBI, VCI, VDMA, ZIV	ADAC, ADV, BDEW, BDI, BGA, Bitkom, BSN, dbb, DTV, DVF, BVTM, en2x, EVG, FWSV, GSV, mofair, VDA, VDB, VDR, VDV, VDZ, WV Stahl, ZDB, ZDH,

<sup>5</sup> Der exakte Umfang für geringfügige Kapazitätserweiterungen ist noch fachlich zu definieren, auch um Rechtsunsicherheiten in der praktischen Umsetzung zu vermeiden. Von der Definition erfasst wären aber bspw. Vorhaben wie die Verlegung eines Schleusenhauptes um wenige Meter, die keine baulichen Arbeiten zur Vertiefung von Fahrrinnen nach sich ziehen.

**Ergebnispunkt 23****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Der Grundsatz „Erhalt und Ersatz vor Aus- und Neubau“ soll im strategischen verkehrsträgerübergreifenden Teil des neuen BVMP fortgeführt werden. Der strategische Ansatz betrachtet hierbei den Erhaltungs- und Ersatzbedarf als obligatorisch.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BUND, BSK, BSN, BSVI, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, EVG, FWSV, Germanwatch, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Pro Bahn, mofair, Pro Mobilität, NABU, DTV, GRV, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, DVF, BVTM, en2x, VDV, VDZ

**Ergebnispunkt 24****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Konsens bestand zu dem Punkt, dass die primäre Zielsetzung des neuen BVMP sein sollte, die Grundlage für die gesetzliche Bedarfsfeststellung von Aus- und Neubauprojekten zu legen. Allerdings wurden von den teilnehmenden Verbänden unterschiedliche Positionen bezüglich der methodischen Grundlage von Bedarfsfeststellungen vertreten.

Zugestimmt (50)	Abgelehnt (6)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BSVI, BVI, BVMB, dbb, DGB, DTV, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, MOFAIR, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BDR, BUND, DNR, Germanwatch, NABU, VCD	ApS, BDEW, Bitkom, BVTM, en2x, VDR, VDV

**Ergebnispunkt 25****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Im Zuge der Aufstellung des neuen BVMP sind noch nicht begonnene Projekte erneut im Hinblick auf ihren Bedarf, Wirtschaftlichkeit und Klima- und Naturverträglichkeit zu prüfen. Falls deren Bedarf auf Basis aktualisierter Bewertungsgrundlagen nicht mehr gegeben sein sollte, sollten diese nicht mehr in den Bedarfsplänen aufgeführt werden. Mit Blick auf die Frage, was konkret unter einem nicht begonnenen Projekt zu verstehen ist, das im Zuge der BVMP-Aufstellung neu zu bewerten ist, bestehen unterschiedliche Positionen unter den Teilnehmenden. In jedem Fall sollte der BVMP transparent und konkret definieren, was unter begonnenen Projekten zu verstehen ist.

Zugestimmt (54)	Abgelehnt (3)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BÖB, BUND, BSK, BSN, BSVI, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FWSV, German-watch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	ADV, BGL, DSLV	BDEW, Bitkom, BVTM, VDR, VDV, VDZ,

**Ergebnispunkt 26****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Es bestand Uneinigkeit dahin gehend, ob der neue BVMP 2040 begrenzte Finanzmittel sowie Planungs- und Umsetzungskapazitäten mit dem Ziel effizienterer und kürzerer Listen von Aus- und Neubaumaßnahmen berücksichtigen sollte. Einerseits wurde die Auffassung vertreten, dass auf Ebene des Plans verkehrliche Bedarfe abgebildet werden und keinen Aus- und Neubauprojekten die Realisierungsperspektive durch die Berücksichtigung begrenzter Finanzmitteln genommen werden sollten. Andererseits wurde die Position vertreten, dass der nachfrageorientierte Blick auf verkehrliche Bedarfe die Infrastrukturpolitik in die Situation gebracht habe, historisch lange Listen an Bedarfsplanmaßnahmen zu haben, deren Umsetzung kaum finanzierbar sei.

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Im BVMP 2024 sollten nicht begrenzte Finanzmittel sowie Planungs- und Umsetzungskapazitäten mit dem Ziel effizienterer und kürzerer Listen von Aus- und Neubaumaßnahmen berücksichtigt werden. Auf Ebene des Plans sollen verkehrliche Bedarfe abgebildet werden und keinen Aus- und Neubauprojekten die Realisierungsperspektive durch die Berücksichtigung begrenzter Finanzmittel genommen werden.

*Dissensposition B:*

Im BVMP 2024 sollten begrenzte Finanzmittel sowie Planungs- und Umsetzungskapazitäten mit dem Ziel effizienterer und kürzerer Listen von Aus- und Neubaumaßnahmen berücksichtigt werden. Der nachfrageorientierte Blick auf verkehrliche Bedarfe hat die Infrastrukturpolitik in die Situation gebracht, historisch lange Listen an Bedarfsplanmaßnahmen zu haben, deren Umsetzung kaum finanzierbar ist.

Dissensposition A (20)	Dissensposition B (26)	Enthaltung (17)
ADV, BBS, BdKEP, BDR, bful, BGA, BGL, BÖB, BVMB, BSN, DSLV, HDB, IDRF, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDMA, ZDB, ZDH, ZVDS	ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BDB, BDS, BUND, BSVI, BVI, DGB, DNR, DSTV, EVG, Germanwatch, GRV, IG BAU, IKM, NABU, PRO BAHN, VCD, VDA, VDB, ver.di, ZIV	BDEW, BDI, Bitkom, BSK, dbb, DTV, DVF, BVTM, en2x, FWSV, GSV, mofair, SRL, VDR, VDV, VDZ, WV Stahl,

## 4.3 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 3 „Finanzierungsperspektiven“

### Ergebnispunkt 27

Konsolidiertes Ergebnis: Konsens

Arbeitsgruppen-Ergebnis  
Konsens

Konsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Verlässliche und langfristige Finanzierungsperspektiven zur Förderung der Unabhängigkeit von der Jährlichkeit des Haushalts, wie insbesondere Fondslösungen, sind aus Sicht der Verbände vor allem aus folgenden Gründen zu begrüßen:

- Entkopplung von konjunkturellen Schwankungen der öffentlichen Haushalte;
- Höhere Effektivität und Effizienz beim Einsatz der Finanzmittel sowie mehr Flexibilität;
- Mehr Planungssicherheit für Auftraggeber, Ingenieurbüros und Bauwirtschaft, um Investitionen in Kapazitäts- und Produktivitätssteigerungen zu erleichtern;
- Möglichkeit eines nachhaltigen Aufbaus von Personal- und Bauressourcen wie Maschinenparks und langfristiger Schaffung von mehr Verbindlichkeit gegenüber den Auftragnehmern;
- Förderung der politischen Verbindlichkeit durch die möglichst weitgehende Durchfinanzierung von Vorhaben;
- Vermeidung von Stop-and-Go über die Planungs- und Bauphasen hinweg, um auch weitere Verzögerungen durch notwendige Umplanungen zu vermeiden.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AVD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, bfs, bfub, BDR, BDS, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, BVTM, VDB,

**Ergebnispunkt 28****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

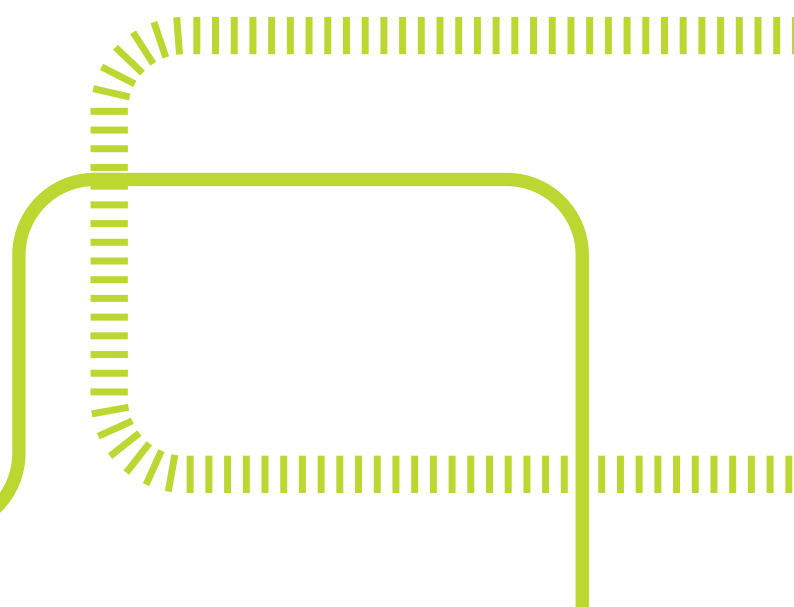
Verlässliche und langfristige Finanzierungsperspektiven sollten sowohl für Schiene, Straße als auch die Wasserstraße geschaffen werden.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (4)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, BDTV, bfs, bfub, BGA, BGL, BÖB, BUND, BSK, BSN, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IG BAU, IKM, IDRF, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, VDV, ZIV, ZVDS,	–	BDEW, Bitkom, BVTM, VDB,

**Ergebnispunkt 29****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Es braucht – für jeden Verkehrsträger separat – ein Finanzierungsmodell, das eine auskömmliche mittelfristige Finanzierung über- und mehrjährig verbindlich absichert.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfs, bfub, BGA, BGL, BÖB, BUND, BSK, BSN, BVI, BVMB, dbb, DNR, DSLV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, HDB, GSV, IDRF, IG BAU, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, VDV, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, DGB, BVTM, VDB



**Ergebnispunkt 30****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Es bestand Einigkeit dahingehend, dass dieses Finanzierungsmodell für den Verkehrsträger Schiene eine Fondslösung im Sinne der Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene sein sollte. Für die Verkehrsträger Straße und Wasserstraße sind vergleichbare oder anderweitige haushälterische Maßnahmen zu prüfen, die die Kriterien der Planungssicherheit, Über- und Mehrjährigkeit erfüllen.

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfs, bfub, BGA, BGL, BÖB, BUND, BSK, BSN, BVDM, BVI, dbb, DGB, DNR, DSLV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IG BAU, IKM, IDRF, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, NABU, SRL, VBI, VCI, VCD, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, Bitkom, BVTM, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 31****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Es soll auch weiterhin im Rahmen des Haushaltsaufstellungsverfahrens und der Haushaltsplanung eine prioritäre Mittelbereitstellung für Erhalt und Ersatz erfolgen, mit dem Ziel, den Sanierungsstau in den Bestandsnetzen abzubauen.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (4)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfs, bfub, BGA, BGL, BÖB, BUND, BSK, BSN, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Pro Bahn, mofair, NABU, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, VDB

**Ergebnispunkt 32****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Grundlage der Haushaltsaufstellung und der Haushaltsplanung sollte für jeden Verkehrsträger ein verbindliches mindestens mittelfristiges Planungsinstrument sein.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (4)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfs, bfub, BGA, BGL, BÖB, BUND, BSK, BSN, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, PRO BAHN, mofair, NABU, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, VDB

**Ergebnispunkt 33****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Bundespolitik sollte ein Konzept entwickeln, wie eine auskömmliche Bereitstellung von Finanzmitteln für geplante Infrastrukturmaßnahmen künftig konkreter mit den hier vorgeschlagenen Planungs- und Finanzierungsinstrumenten gesichert werden kann.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfs, bfub, BGA, BGL, BÖB, BUND, BSK, BSN, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, PRO BAHN, mofair, NABU, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, VDB, VDV

**Ergebnispunkt 34****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Es bestand ein Dissens hinsichtlich des Themas, wie viel Geld wofür ausgegeben werden soll. Einerseits wurde u. a. die Klimafreundlichkeit von Investitionen in Schiene und Wasserstraße betont und damit die Notwendigkeit, insbesondere vor dem Hintergrund der gesetzlichen Klimaschutzziele und der Wachstumsziele der Bundesregierung für die Schiene gemäß dem Koalitionsvertrag, gezielt prioritär in diese Verkehrsträger zu investieren. Teilnehmer der Arbeitsgruppe betonten dabei auch die Modal-Split-Ziele der Wasserstraße. Andererseits wurde unter Verweis auf die erheblichen Modal-Split-Anteile des Straßenverkehrs im Güter- und Personenverkehr die Relevanz des Verkehrsträgers Straße unterstrichen, die Straßeninvestitionen – auch im Bereich des Aus- und Neubaus – in Zukunft erforderlich machen.

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Unter Betonung der Klimafreundlichkeit von Investitionen in Schiene und Wasserstraße und der Notwendigkeit, insbesondere vor dem Hintergrund der gesetzlichen Klimaschutzziele und der Wachstumsziele der Bundesregierung für die Schiene gemäß dem Koalitionsvertrag, sollte gezielt prioritär in diese Verkehrsträger investiert werden. Auch unter Betonung der Modal-Split-Ziele der Wasserstraße.

*Dissensposition B:*

Die Relevanz des Verkehrsträgers Straße wird mit Verweis auf die erheblichen Modal-Split-Anteile des Straßenverkehrs im Güter- und Personenverkehr unterstrichen, welche Straßeninvestitionen – auch im Bereich des Aus- und Neubaus – in Zukunft erforderlich macht.

Dissensposition A (29)	Dissensposition B (22)	Enthaltung (10)
AGV MOVE, ApS, bcs, BDB, BDR, bfub, BÖB, BUND, BSN, BVI, dbb, DGB, DNR, DTV, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, IG BAU, mofair, PRO BAHN, SRL, VCD, VDR, VDV, VDZ, ver.di, ZIV, ZVDS	ADAC, ADV, AvD, BBS, BDI, BdKEP, BDS, bfs, BGA, BGL, BSK, BVMB, DSLV, HDB, IDRF, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDMA, ZDB, ZDH	ACE, BDEW, VDB, Bitkom, DVF, BVTM, GSV, IKM, NABU, WV Stahl

**Ergebnispunkt 35****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Es bestand ein Dissens hinsichtlich der Frage, wie Einnahmen aus Nutzungsentgelten zu verwenden sind. Einerseits wurde die Position vertreten, dass diese verkehrsträgerübergreifend Haushaltsunabhängigkeit und finanzielle Verlässlichkeit schaffen sollten (wie für die Fernstraßenmaut geregelt), wohingegen andere die Auffassung vertraten, dass die Verkehrsträger bzw. deren Nutzer von den Einnahmen aus den Nutzungsentgelten profitieren sollten, auf denen die Einnahmen erwirtschaftet werden.

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Die Einnahmen aus Nutzungsentgelten sollten verkehrsträgerübergreifend Haushaltsunabhängigkeit und finanzielle Verlässlichkeit schaffen.

*Dissensposition B:*

Es sollten die Verkehrsträger bzw. deren Nutzer von den Einnahmen aus Nutzungsentgelten profitieren, auf denen die Einnahmen erwirtschaftet werden.

Dissensposition A (33)	Dissensposition B (17)	Enthaltung (11)
ACE, AGV MOVE, ApS, bcs, BDB, BDS, bfub, BÖB, BUND, BSN, BVI, dbb, DGB, DNR, DTV, EVG, Germanwatch, GRV, IDRF, IG BAU, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VCI, VDR, VDR, VDV, ver.di, ZIV, ZVDS	ADAC, ADV, AvD, BBS, BDI, BDR, bfs, BGA, BGL, BSK, BVMB, DSLV, HDB, Pro Mobilität, VBI, VDA, VDMA	BDEW, BdKEP, Bitkom, DVF, BVTM, FWSV, GSV, VDB, WV Stahl, ZDB, ZDH

**Ergebnispunkt 36****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Es besteht ein Konsens dahin gehend, dass die Verfahren der Bedarfsanmeldung zum Haushalt und zur Haushaltsplanung von zentraler Bedeutung dafür sind, inwiefern eine Veränderung des Status quo bei der Investitionspolitik erreicht werden kann.

Zugestimmt (50)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (11)
ACE, ADAC, AGV MOVE, AvD, ApS, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfs, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DTV, DSLV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, SRL, VCI, VDA, VDR, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	-	ADV, BDEW, Bitkom, BUND, BVI, DNR, BVTM, IG BAU, NABU, VCD, VDB

**Ergebnispunkt 37****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

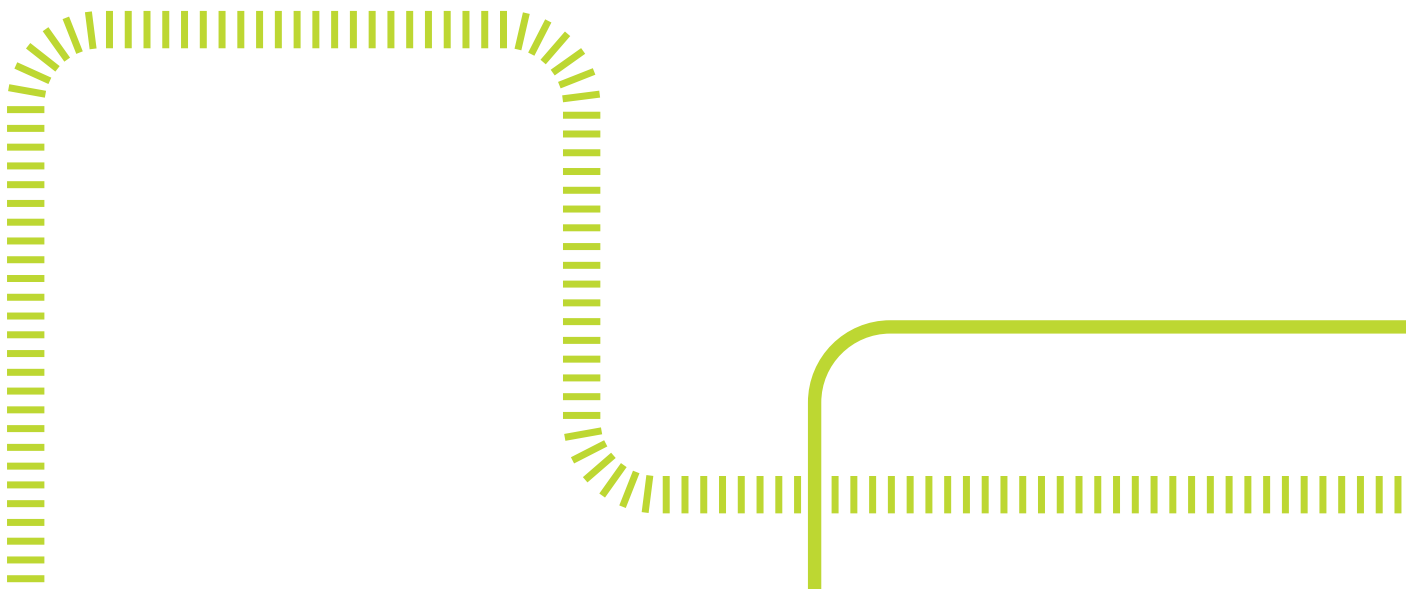
Es besteht ein Konsens dahin gehend, dass fachlich begründete Haushaltsmittelbedarfe 1:1 im Haushalt abzubilden sind, mindestens mit Blick auf die Erhaltungs- und Ersatzinvestitionsbedarfe. Die Verfahren der Mittelbedarfsanmeldungen sind im Rahmen der Haushaltsaufstellung so auszusteuern, dass nicht lediglich der Status quo erhalten wird, sondern die Netzzustände nachhaltig verbessert werden können.

Zugestimmt (50)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (11)
ACE, ADAC, AGV MOVE, AvD, ApS, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfs, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DTV, DSLV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, SRL, VCI, VDA, VDR, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, Bitkom, BUND, BVI, DNR, BVTM, IG BAU, NABU, VCD, VDB

**Ergebnispunkt 38****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Es besteht ein Konsens dahin gehend, dass Kapazitätssteigerungen der Netze maßgeblich durch Aus- und Neubaumaßnahmen erreicht werden können und dies bei der Mittelverteilung zu berücksichtigen ist.

Zugestimmt (47)	Abgelehnt (5)	Enthaltung (9)
ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDS, bfs, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DTV, DVF, EVG, FWSV, GRV, GSV, HDB, IG BAU, IKM, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCI, VDMA, VDA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS,	ACE, BDR, BVI, DNR, NABU	bcs, BDEW, Bitkom, BUND, BVTM, Germanwatch, IDRF, VCD, VDB



**Ergebnispunkt 39****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Verfahren der Bedarfsanmeldung zum Haushalt sind zudem so auszugestalten, dass insbesondere auch die benötigten Mittelbedarfe für eigenes Personal bzw. zu beauftragende Ingenieurs(dienst-)leistungen bei der Haushaltsaufstellung zu berücksichtigen sind, damit ein Mehr an Investitionen auch umsetzbar wird. Es besteht ein Konsens dahin gehend, dass mehr Transparenz im Hinblick auf die Folgen einer gegenüber den fachlichen Mittelbedarfen nicht ausreichenden Haushaltsmittelbereitstellung zu schaffen ist. Dies betrifft sowohl die Erhaltung als auch den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur. Dabei sind auch zu erwartende Baupreisentwicklungen zu berücksichtigen. U. a. wäre es wünschenswert, wenn die Übersicht der Gesamtmittelbedarfe der Bedarfspläne, die das BMDV dem Haushaltsausschuss jährlich bereitstellt, öffentlich verfügbar sei.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfs, bfub, BGA, BÖB, BSN, BGL, BSK, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BUND, BVTM, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 40****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Es bestand ein Konsens dahin gehend, dass der enge zeitliche Rahmen der Arbeitsgruppen-Sitzung nicht ausreicht, um das komplexe Thema von Finanzierungsaspekten in einem künftigen BVMP umfassend zu diskutieren. Angemessener sei die fokussierte Diskussion von BVMP-Thematiken in den hierzu speziell eingerichteten BVMP-Arbeitsgruppen im Infrastrukturdialog.

Zugestimmt (46)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (13)
ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfs, bfub, BGA, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DTV, DVF, EVG, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCI, VDMA, VDZ, ver.di, VDV, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BGL	ACE, ADV, BDEW, Bitkom, BUND, BVI, DNR, BVTM, Germanwatch, IG BAU, VCD, VDA, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 41****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Es bestand Uneinigkeit dahin gehend, ob der neue BVMP 2040 begrenzte Finanzmittel sowie Planungs- und Umsetzungskapazitäten mit dem Ziel effizienterer und kürzerer Listen von Aus- und Neubaumaßnahmen berücksichtigen sollte. Einerseits wurde die Auffassung vertreten, dass auf Ebene des Plans verkehrliche Bedarfe abgebildet werden sollten, um keinen Aus- und Neubauprojekten durch die Berücksichtigung begrenzter Finanzmittel die Realisierungsperspektive zu nehmen. Andererseits wurde die Position vertreten, dass der nachfrageorientierte Blick auf verkehrliche Bedarfe die Infrastrukturpolitik in die Situation gebracht habe, historisch lange Listen an Bedarfsplanmaßnahmen zu haben, bei denen vollkommen offen sei, welches der Vorhaben wann bzw. überhaupt kommen werde.

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Der neue BVMP 2040 sollte nicht begrenzte Finanzmittel sowie Planungs- und Umsetzungskapazitäten mit dem Ziel effizienterer und kürzerer Listen von Aus- und Neubaumaßnahmen berücksichtigen. Auf Ebene des Plans sollen verkehrliche Bedarfe abgebildet werden, um keinen Aus- und Neubauprojekten die Realisierungsperspektive durch die Berücksichtigung begrenzter Finanzmittel zu nehmen.

*Dissensposition B:*

Der neue BVMP 2040 sollte begrenzte Finanzmittel sowie Planungs- und Umsetzungskapazitäten mit dem Ziel effizienterer und kürzerer Listen von Aus- und Neubaumaßnahmen berücksichtigen. Der nachfrageorientierte Blick auf verkehrliche Bedarfe hat die Infrastrukturpolitik in die Situation gebracht, historisch lange Listen an Bedarfsplanmaßnahmen zu haben, bei denen vollkommen offen sei, welches der Vorhaben wann bzw. überhaupt kommen werde.

Dissensposition A (24)	Dissensposition B (23)	Enthaltung (14)
ADV, BBS, BDI, BDR, bful, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, DSLV, DVF, HDB, IDRF, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDMA, VDZ, ver.di, ZDH, ZDB, ZVDS	ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BDB, BDS, bfs, BUND, BVI, dbb, DGB, DNR, EVG, Germanwatch, GRV, IG BAU, IKM, NABU, Pro Bahn, VCD, VDA, ZIV	ACE, BDEW, BdKEP, Bitkom, DTV, BVTM, FWSV, GSV, mofair, SRL, VDB, VDR, VDV, WV Stahl,

## 4.4 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 4 „Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr“

### Ergebnispunkt 42

#### Konsolidiertes Ergebnis: Konsens

Arbeitsgruppen-Ergebnis  
Konsens

Konsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Stärkung der Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr ordnet sich ein in das Ziel der Bundesregierung, den Ausstoß an Treibhausgasen in Deutschland bis 2030 um 65 % im Vergleich zu 1990 zu senken und in Deutschland bis 2045 Treibhausgasneutralität zu erreichen. Einen wesentlichen Beitrag hierzu muss der Verkehr leisten. Neben der Umstellung auf klimaneutrale Antriebsarten kommt der Verlagerung von Verkehren sowie dem Aufsetzen neuer Verkehre auf Schiene und Binnenschiff eine bedeutende Rolle zu. Ziel ist ein Anteil der Schiene von 25 % und des Binnenschiffs von 12 % an der Güterverkehrsleistung in Deutschland bis 2030.

Zugestimmt (59)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, BGA, bfub, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDB, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DTV, VDA

**Ergebnispunkt 43****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Multimodale Güterverkehre bilden einen wichtigen Hebel für die Verlagerung von Gütertransporten auf Schiene und Wasserstraße. Die Kombination verschiedener Verkehrsträger ermöglicht es, Güter auf Schiene und Binnenschiff zu verlagern, deren Lade- oder Entladeort keinen direkten Schienen- oder Hafenanschluss besitzen und für deren An- und Abtransport im sogenannten Vor- und Nachlauf daher – auf einer möglichst kurzen Strecke – der Lkw eingesetzt wird. Durch die Vernetzung der Verkehrsträger können Schiene und Binnenschiff auch Kunden zugänglich gemacht werden, die über keinen eigenen Gleis- oder Hafenanschluss verfügen.

Die Kombination der Stärken der einzelnen Verkehrsträger, insbesondere der Flexibilität des Lkw auf der letzten Meile und der Energieeffizienz und Bündelungsfähigkeit von Schiene und Binnenschiff, eröffnet die Möglichkeit des Aufbaus ökologisch und ökonomisch nachhaltiger Transport- und Logistikketten von Haustür zu Haustür bzw. von Firmentor zu Firmentor.

Zugestimmt (59)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, DB Cargo, dbb, DGB, DHL, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADV, bcs, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DTV

**Ergebnispunkt 44****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Multimodale Transporte leisten, in ihrem reibungslosen Zusammenwirken, einen signifikanten Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Einsparung und somit zum Klima- und Umweltschutz. Selbst wenn die Treibhausgasemissionen des Straßengüterverkehrs in Zukunft durch alternative Antriebsarten und Kraftstoffe deutlich reduziert werden, bleiben wichtige Systemvorteile multimodaler Transporte bestehen: der im Vergleich zum Lkw in der Regel geringere Energieverbrauch von Güterbahn und Binnenschiff, bezogen auf die gesamte Strecke, insbesondere bei längeren Strecken, sowie der Beitrag zur Vermeidung bzw. Verringerung von güterkraftverkehrsbedingten Staus und Engpässen auf den Straßen.

Zugestimmt (60)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADV, BVI, BVTM, BWVL, BDEW, DTV

**Ergebnispunkt 45****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Während zudem alle Teilnehmenden in dem niedrigeren Bedarf an Fahrpersonal einen Systemvorteil sehen, der dem Fahrer personalmangel im Güterverkehr entgegenwirkt, bestand ein Dissens darin, ob der Bedarf an Fahrpersonal infolge der Bündelung von Verkehren als deutlich niedriger einzustufen ist.

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Der Bedarf an Fahrpersonal ist infolge der Bündelung von Verkehren als deutlich niedriger einzustufen.

*Dissensposition B:*

Der Bedarf an Fahrpersonal ist infolge der Bündelung von Verkehren als niedriger einzustufen.

Dissensposition A (10)	Dissensposition B (28)	Enthaltung (28)
ApS, bcs, BDR, Germanwatch, GSV, IG BAU, Kombiverkehr, PRO BAHN, VDV, WV Stahl	ACE, AGV MOVE, AvD, BDB, BDS, bfub, BGL, BdKEP, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DSLV, DSTV, EVG, GRV, IDRF, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDMA, VDR, ZVDS	ADAC, ADV, BBS, BDEW, BDI, BGA, Bitkom, BÖB, BVI, BVTM, BWVL, DNR, DTV, DVF, FWSV, HDB, IKM, mofair, NABU, SRL, VCD, VDB, VDZ, ver.di, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV

## Ergebnispunkt 46

### Konsolidiertes Ergebnis: Konsens

Arbeitsgruppen-Ergebnis  
Konsens

Konsolidiertes Ergebnis  
Konsens

#### Beispiel Kombiniertes Verkehr

Die Chancen einer stärkeren Vernetzung können beispielhaft am Kombinierten Verkehr und an Großraum- und Schwertransporten (GST) aufgezeigt werden.

Mit rund 45 % an der Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs (2021) kommt dem schienenseitigen Kombinierten Verkehr zur Erreichung der politischen Versorgungs- und Klimaziele eine wichtige Bedeutung zu.<sup>6</sup> Laut einer Studie im Auftrag der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) vermag der KV-Transport die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber der reinen Beförderung auf der Straße (fossiler Energieträger Diesel, Euro 6) um 60 bis 90 % zu senken und den Energieverbrauch um 40 bis 70 % zu vermindern ([https://www.ct4eu.eu/sites/default/files/studies/d-fine\\_UIRR\\_Study-on-CO<sub>2</sub>-emissions-in-CT\\_0.pdf](https://www.ct4eu.eu/sites/default/files/studies/d-fine_UIRR_Study-on-CO2-emissions-in-CT_0.pdf)). Die Evaluierung der Förderung des KV durch den Bund hat ergeben, dass dank des KV pro Tag rund 17.000 Lkw-Fahrten weniger auf deutschen Bundesfernstraßen stattfinden (Stand 2019); im Jahr summiert sich das auf annähernd 4,5 Mio. Lkw-Fahrten. Infolge dieses Verlagerungseffektes wurden im deutschen Netz im Jahr 2019 Kohlendioxidemissionen in Höhe von rund 2,75 Mio. t vermieden.<sup>7</sup>

Der KV hat eine kontinuierlich positive Entwicklung zu verzeichnen und gehört künftig insbesondere aufgrund des starken Wachstums von in intermodalen Ladeeinheiten (Container, Sattelaufleger, Wechselbrücken) transportierten Gütern (Güterstruktureffekt) zu den Segmenten mit dem stärksten Wachstumspotenzial im Güterverkehr. Diese Einschätzung wird durch die im Auftrag des BMDV erstellte Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose gestützt, die für den KV bis 2051 eine überproportionale Zunahme des Verkehrsaufkommens um 73 % prognostiziert. Innovative Waggon- und Schiffstypen sowie neue Verladetechniken tragen dem Güterstruktureffekt Rechnung und bieten die Chance, für Schiene und Binnenschiff Absatzmärkte bei Güterarten zu erschließen, die traditionell (bspw. aufgrund der Kleinteiligkeit der Sendungsgrößen) auf der Straße transportiert werden.

Zugestimmt (52)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (14)
ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DSTV, DSLV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADAC, ADV, BDEW, BSK, BVI, BVTM, BWVL, DTV, DNR, IDRF, NABU, SRL, VCD, VDR,

<sup>6</sup> Intraplan Consult GmbH & Bundesamt für Logistik und Mobilität (2023): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Sommer 2023. Im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).

<sup>7</sup> Dieser Wert wurde dem Evaluierungsgutachten auf Grundlage der durchschnittlichen Kohlendioxidemissionen der Verkehrsträger ermittelt (Schiene: 21,3 g/tkm, Binnenschiff: 33,1 g/tkm, Lkw (>12t): 95,0 g/tkm). Bei einer Verlagerung von Lkw-Transporten auf den KV wurden je tkm auf der Schiene 73,7 g CO<sub>2</sub> und auf der Binnenwasserstraße 61,9 g CO<sub>2</sub> vermieden.

**Ergebnispunkt 47****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Weitgehender Konsens***Beispiel multimodale Großraum- und Schwertransporte*

Die Chancen einer stärkeren Vernetzung können beispielhaft am Kombinierten Verkehr und an Großraum- und Schwertransporten (GST) aufgezeigt werden.

Wichtige Wirtschaftsbranchen, etwa der Bau- und Energiesektor, sind auf Großraum- und Schwertransporte angewiesen. Zur Umsetzung der Energiewende spielen GST eine entscheidende Rolle, etwa beim Transport von Komponenten von Windenergieanlagen und anderer für die Energiewende dringend benötigter Güter, wie z. B. Kabelrollen und Großtransformatoren für den Netzausbau. Derzeit erfolgt der Transport überwiegend auf der Straße, in deutlich geringerem Umfang auf der Schiene (vornehmlich Transformatorentransporte) und den Binnenwasserstraßen. Gerade die Wasserstraßen bieten ein großes Potenzial, um GST im Hauptlauf klimaschonend zu transportieren. Der Transport im Nachlauf zum eigentlichen Anlieferungsort, z. B. dem Standort eines geplanten Windparks, findet dann per Lkw statt. Dementsprechend kommt den Häfen als Umschlaganlagen und Logistikschnittstellen zwischen Schiff und Straße eine hohe Bedeutung zu. Neben der CO<sub>2</sub>-Einsparung und der größeren Energieeffizienz trägt die Verlagerung von GST auf das Binnenschiff dazu bei, die durch GST besonders belastete Straßeninfrastruktur, insbesondere die Brücken, zu schonen und Reparaturbedarfe zu reduzieren.

Zugestimmt (50)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (15)
ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DSLV, DSTV, DVF, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRf, IG BAU, IKM, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	BSK	ADAC, ADV, bcs, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DHL, DNR, DTV, EVG, Kombiverkehr, SRL, VCD, VDR

**Ergebnispunkt 48****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Konsens***Potenziale durch den Ausbau multimodaler Geschäftsmodelle*

Die Arbeitsgruppe hat anhand einer im Auftrag des BMDV erstellten Studie zur besseren Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger im Güterverkehr ([https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-vernetzung-verkehrstraeger-gueterverkehr.pdf\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-vernetzung-verkehrstraeger-gueterverkehr.pdf__blob=publicationFile)) verschiedene Geschäftsmodelle diskutiert, mit denen die Potenziale des multimodalen Güterverkehrs noch stärker gehoben werden können. Alle Modelle benötigen aber entsprechende Voraussetzungen auf Seiten der Infrastruktur.

### 1. *Das Shuttle-Konzept*

Hierbei werden im Hauptlauf auf Schiene und Binnenwasserstraßen verlässlich und regelmäßig verkehrende Verbindungen angeboten. An Schienen-Hubs kann von einem langlaufenden Shuttlezug auf Züge mit kürzeren Laufwegen umgeladen werden, wodurch der Schiene weitere Verbindungen erschlossen werden. Voraussetzung sind leistungsfähige Hub-Terminals, die einen raschen und effizienten Umschlag ermöglichen, und an das Ladegut angepasste Waggons. Auf den Shuttlezügen können Ladeeinheiten mit unterschiedlichen Empfangsorten zum Hub-Terminal transportiert werden. Die Sortierung nach Relationen erfolgt im Hub-Terminal durch den Schiene-Schiene-Umschlag. Der Shuttlezug kann während des Transportlaufes in Abhängigkeit der Lage auch unterschiedliche Terminalstandorte bedienen. Im besten Fall kann durch das Konzept die Auslastung der Züge zwischen den Hub-Standorten erhöht werden. Zudem können Straßenverkehre im Zulauf zu den Hub-Terminals durch Nutzung des Shuttle-Konzeptes auf die Schiene verlagert werden. Außerdem können kleinere KV-Standorte und Hub-Terminals gestärkt werden. Die Wirtschaftlichkeit des Konzeptes hängt von verschiedenen Rahmenbedingungen ab. Wichtig sind gute schienenseitige Verbindungen im Zulauf und geringe Kosten auf der ersten und letzten Meile zu den Terminalstandorten.

### 2. *Die Vernetzung von Einzelwagenverkehr und KV*

Mischzugkonzepte, bei denen Einzelwagen mit Wagen des Kombinierten Verkehrs kombiniert werden, ermöglichen eine bessere Auslastung und somit eine effektivere Nutzung der Potenziale beider Transportarten. Auch hierfür sind infrastrukturseitige Voraussetzungen nötig: Neben Gleisanschlüssen eine enge räumliche Verknüpfung von Rangieranlagen und KV-Terminals. In vielen Fällen reichen hier bereits Pop-up-Small-Scale-Terminals mit Reachstacker-Umschlag.

### 3. *Eine bessere Vernetzung von Wasserstraße und Schiene*

Insbesondere entlang des Rheins lassen sich verstärkt Transporte auf Binnenschiff und Schiene miteinander kombinieren. Voraussetzungen sind trimodale Umschlagterminals mit ausreichenden Gleisnutzlängen zum Schiene-Binnenschiff-Umschlag.

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (11)
ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADAC, ADV, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DHL, DTV, IDRF, VCD, VDR

**Ergebnispunkt 49****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Wettbewerbssituation multimodaler Verkehre muss verbessert werden. Dies könnte durch die Erhöhung der Kapazität, Zuverlässigkeit und Effizienz erreicht werden.

Zugestimmt (58)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BDEW, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BVI, BVTM, BWVL, DNR, DTV, NABU, SRL, VCD,

**Ergebnispunkt 50****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Um konkurrenzfähig zum reinen Straßentransport zu sein, müssen nach Ansicht der Mehrheit der Teilnehmenden die Kosten für multimodale Verkehre sinken. Ein teilnehmender Verband ist im Unterschied dazu der Meinung, dass die relative Wettbewerbsfähigkeit der entscheidende Maßstab für die Verlader-Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl ist.

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Um konkurrenzfähig zum reinen Straßentransport zu sein, müssen die Kosten für multimodale Verkehre sinken.

*Dissensposition B:*

Die relative Wettbewerbsfähigkeit ist der entscheidende Maßstab für die Verlader-Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl.

Dissensposition A (32)	Dissensposition B (12)	Enthaltung (22)
AGV MOVE, AvD, BDB, BDI, BDR, BGA, BGL, bfub, BÖB, BSK, dbb, DB Cargo, DHL, DNR, GRV, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDB, VDMA, VDR, VDV, ver.di, WV Stahl, ZDS, ZVDS	BBS, bcs, BDS, BSN, BUND, BVMB, DGB, DSLV, DVF, EVG, Germanwatch, VDA	ACE, ADAC, ADV, ApS, BDEW, BdKEP, Bitkom, BVI, BVTM, BWVL, DSTV, DTV, FWSV, GSV, HDB, mofair, SRL, VCD, VDZ, ZDB, ZDH, ZIV

**Ergebnispunkt 51****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Ausweitung der Kapazität ist eine wesentliche Voraussetzung, um die Potenziale multimodaler Güterverkehre besser nutzen zu können.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDEW, BDI, BdKEP, BDR, bful, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BDS, BVI, BVTM, BWVL, DNR, DTV, Germanwatch, NABU, VDR

**Ergebnispunkt 52****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Der Angelpunkt multimodaler Verkehre ist die Nutzung verschiedener Transportmittel zum Transport eines Gutes mit unterschiedlichen Verkehrsträgern. Deshalb kommt infrastruktureseitig modernen, leistungsfähigen Umschlaganlagen und Häfen, einschließlich Abstellanlagen für intermodale Ladeeinheiten, sowie geeigneten Anlagen zur Zwischenabstellung (einschließlich Serviceeinrichtungen) der verschiedenen Ladegüter bzw. Abstellgleise eine zentrale Bedeutung zu.

Zugestimmt (59)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bful, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DNR, DTV, VDR,

**Ergebnispunkt 53****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Genauso wichtig sind aber der zielgerichtete Ausbau und Maßnahmen zum Erhalt der Streckeninfrastruktur bei allen Verkehrsträgern. Es besteht Einvernehmen, dass die Steigerung der Kapazität ein wesentliches Ziel der Infrastrukturentwicklung sein muss. Da der Hauptlauf multimodaler Verkehre auf Schiene und Wasserstraßen stattfindet, kommt dem Ausbau der Infrastruktur dieser beiden Verkehrsträger im Hinblick auf eine stärkere Vernetzung besondere Bedeutung zu. Aber auch die kapazitätsgerechte Straßenanbindung von Terminals ist für multimodale Verkehre unerlässlich. Das Ziel der Vernetzung gebietet, dass die Infrastruktur jedes Verkehrsträgers so ausgebaut wird, dass er im Zusammenspiel seine jeweilige Funktion optimal erfüllen kann.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, ApS, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BSK, BÖB, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DSLV, DSTV, DVF, GRV, GSV, EVG, FWSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	NABU	ADV, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DNR, DTV, Germanwatch

**Ergebnispunkt 54****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Für das Wachstum des Schienengüterverkehrs und das Erreichen des o.g. Verlagerungsziels 2030 müssen ausreichend Kapazitäten bereitgestellt werden.

Zugestimmt (61)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ApS, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDEW, BDI, BdKep, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCI, VCD, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	-	ADV, BVI, BVTM, BWVL, DTV

**Ergebnispunkt 55****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Dissens gibt es bei der Frage, woran sich die Bemessung der dem Infrastrukturausbau zugrunde zu legenden Kapazität orientieren soll. Einige der wortnehmenden Teilnehmenden an der Arbeitsgruppe sprechen sich dafür aus, den Ausbau künftig nicht mehr wie bisher an Verkehrsnachfrageprognosen zu orientieren, die eine „absehbare Entwicklung“ zugrunde legen, sondern im Sinne von Zielprognosen, beispielsweise an den Verlagerungszielen bei Schiene und Wasserstraße, d. h. deren angestrebtem Anteil von 25 % (Schiene) bzw. 12 % (Binnenschiff) der Verkehrsleistung im Güterverkehr 2030 (mengenzielorientierte Infrastrukturentwicklung). Dies solle, aus Sicht dieser Verbände, bereits im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 umgesetzt werden und dann auch dem Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 zugrunde liegen. Einige andere Teilnehmende plädieren hingegen dafür, weiterhin den Infrastrukturausbau an dem prognostizierten Bedarf auszurichten.

Dissens besteht somit bei der Frage, woran sich die Bemessung der dem Infrastrukturausbau zugrunde zu legenden Kapazität orientieren soll.

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Der Infrastrukturausbau soll sich künftig nicht mehr, wie bisher, an Verkehrsnachfrageprognosen orientieren, die eine „absehbare Entwicklung“ zugrunde legen, sondern im Sinne von Zielprognosen, beispielsweise an den Verlagerungszielen bei Schiene und Wasserstraße, d. h. deren angestrebtem Anteil von 25 % (Schiene) bzw. 12 % (Binnenschiff) der Verkehrsleistung im Güterverkehr 2030 (mengenzielorientierte Infrastrukturentwicklung). Dies soll bereits im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 umgesetzt werden und dann auch dem Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 zugrunde liegen.

*Dissensposition B:*

Der Infrastrukturausbau soll sich weiterhin an dem prognostizierten Bedarf ausrichten.

Dissensposition A (32)	Dissensposition B (20)	Enthaltung (14)
AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BDB, BDR, BDS, BGA, bfub, BÖB, BSN, BUND, dbb, DB Cargo, DGB, DNR, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, SRL, VCD, VDMA, VDV, ZIV, ZVDS	ADAC, ADV, BBS, BDI, BGL, BSK, BVMB, DSLV, DSTV, GSV, HDB, IDRF, Pro Mobilität, WV Stahl, VBI, VCI, VDA, VDB, ZDB, ZDS	ACE, BDEW, BdKep, Bitkom, BVI, BVTM, BWVL, DHL, DTV, DVF, VDR, VDZ, ver.di, ZDH

**Ergebnispunkt 56****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Das Ineinandergreifen verschiedener Verkehrsträger innerhalb der Transportkette bedingt, dass jeder beteiligte Verkehrsträger eine besondere Verlässlichkeit aufweisen muss, damit der Gesamttransportvorgang planbar bleibt. Verspätungen oder ausfallende Fahrten bei einem Verkehrsträger wirken sich unmittelbar auch auf diejenigen Verkehrsträger aus, auf den umgeladen wird. Daher stellen multimodale Verkehre besondere Anforderungen an die Zuverlässigkeit des Streckennetzes der Verkehrsträger sowohl im Hauptlauf (Schiene und Binnenwasserstraße) als auch im – meist straßenseitigen – Vor- und Nachlauf. Dies gilt insbesondere für zeitsensible Gütertransporte. Kurzfristig kommt daher der Behebung von Engpässen im Schienen- und Wasserstraßen-Netz und der Minimierung baustellenbedingter Beeinträchtigungen sowie dem Management von hochwasser- oder niedrigwasserbedingten Engpässen große Bedeutung zu.

Zugestimmt (59)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, ApS, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDEW, BDI, BdKep, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	NABU	ADV, BVI, BVTM, BWVL, DNR, DTV

**Ergebnispunkt 57****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Mittel- und langfristig muss die Bundesverkehrswegeplanung so ausgerichtet werden, dass auch in Störfällen genügend Netzreserven zur Verfügung stehen, um Gütertransporte verlässlich durchführen zu können.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (10)
ACE, ADAC, ApS, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDEW, BDI, BdKep, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADV, BVI, BVTM, BWVL, DNR, DTV, Germanwatch, NABU, SRL, VCD

**Ergebnispunkt 58****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Das für multimodale Transporte unerlässliche Ineinandergreifen verschiedener Prozesse und Akteure stellt erhöhte Anforderungen an die Effizienz dieser Prozesse. Nur wenn sie effizient organisiert sind, können multimodale Transporte zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden und sich gegenüber dem „einfacheren“ (unimodalen) Transport ausschließlich auf der Straße behaupten. Deshalb sind die Digitalisierung von Transport- und Kommunikationsprozessen (einschließlich Digitaler Automatischer Kupplung, ETCS, Schleusenautomatisierung, automatisierte Schifffahrt), die effiziente Nutzung der Streckeninfrastrukturen mittels Digitalisierung und eine schnelle und umfassende Digitalisierung und Automatisierung der Umschlaganlagen unabdingbar, um vernetzte Güterverkehre zu wettbewerbsfähigen Preisen anbieten zu können. Dies setzt kompatible, verkehrsträgerübergreifende digitale Schnittstellen, einheitliche Standards für den elektronischen Datenaustausch und den Ausbau einer flächendeckenden digitalen Infrastruktur voraus.

Zugestimmt (59)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, ApS, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKep, BDR, bful, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	BDS	ADV, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DTV

**Ergebnispunkt 59****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Wo für multimodale Transporte behördliche Genehmigungen erforderlich sind, insbesondere bei Großraum- und Schwertransporten, müssen diese verkehrsträgerübergreifend, schnell, unbürokratisch mit nutzerfreundlichen digitalen Genehmigungsverfahren erfolgen. Bei beschleunigten Verfahren sind klare Zuständigkeiten und Qualitätssicherung wichtiger denn je.

Zugestimmt (61)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKep, BDR, BDS, bful, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DNR, DSTV, DSLV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DTV

**Ergebnispunkt 60****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Nicht zuletzt sind multimodale Verkehre darauf angewiesen, dass neue Infrastruktur schnell und effizient errichtet und dauerhaft instand gehalten wird. Deshalb ist die Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Verkehrswege von großer Bedeutung.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (2)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDEW, BDI, BdKep, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	DNR, NABU	bcs, BDR, BVI, BVTM, BWVL, DTV, Germanwatch, VCD

**Ergebnispunkt 61****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Konsens unter den Teilnehmenden der AG 4 herrscht darüber, dass Beschleunigung und Vereinfachung von Planung und Genehmigung bei Infrastrukturmaßnahmen sowie Ausbau von Straße, Schiene und Wasserstraße für die Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr hohe Priorität hat.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (4)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDEW, BDI, BdKep, BDR, BDS, BGA, bfub, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	DNR, Germanwatch, NABU, VCD	bcs, BVI, BVTM, BWVL, DTV,

**Ergebnispunkt 62****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Unerlässlich ist eine schnellere Umsetzung bereits definierter Maßnahmen, insbesondere durch Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen. Um Verfahren zu beschleunigen, ist vor allem die Frage der Ersatzneubauten anzugehen. Diese bei Kapazitätserweiterungen von neuen bzw. erneuten Planfeststellungsverfahren freizustellen, würde wichtige Projekte beschleunigen. Darüber hinaus müssen die Planungszeiträume für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur inkl. Stellplatzausbau und Netzausbau stark verkürzt und deren übergeordnete Bedeutung für die Öffentlichkeit/das öffentliche Gemeinwohl stärker betont und berücksichtigt werden.

Zugestimmt (52)	Abgelehnt (4)	Enthaltung (10)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKep, BDS, BGA, bfub, BGL, BDEW, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DHL, DSLV, DSTV, DVF, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	DGB, DNR, NABU, VCD	ADV, BDR, BVI, BVTM, BWVL, DTV, EVG, Germanwatch, SRL, VDR

**Ergebnispunkt 63****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Dissens besteht darüber, ob die Abschaffung der materiellen Präklusion die Verfahren verlängert und zur Anforderung vieler zusätzlicher Gutachten geführt hat.<sup>8</sup> Eine europarechtskonforme Wiedereinführung dieser Regelung sehen einige Teilnehmende daher als sehr hilfreich an.

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Die Abschaffung der materiellen Präklusion hat die Verfahren verlängert und zur Anforderung vieler zusätzlicher Gutachten geführt. Eine europarechtskonforme Wiedereinführung dieser Regelung ist daher sehr hilfreich.

*Dissensposition B:*

Die Abschaffung der materiellen Präklusion hat die Verfahren nicht verlängert und nicht zur Anforderung vieler zusätzlicher Gutachten geführt. Eine europarechtskonforme Wiedereinführung dieser Regelung ist daher nicht hilfreich.

Dissensposition A (30)	Dissensposition B (6)	Enthaltung (30)
ADAC, ADV, BBS, BGL, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BVMB, DHL, DVF, GRV, GSV, HDB, IDRf, IG BAU, IKM, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDMA, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZVDS	AvD, BUND, dbb, DNR, Germanwatch, NABU	ACE, AGV MOVE, ApS, bcs, BDEW, BdKep, BGA, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BVI, BVMT, BWVL, DB Cargo, DGB, DSLV, DSTV, DTV, EVG, FWSV, Kombiverkehr, SRL, VCD, VDB, VDV, VDR, VDZ, ver.di, ZIV

**Ergebnispunkt 64****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Prioritär ist darüber hinaus eine rasche Umsetzung der Vorschläge zur Beschleunigung von Planung und Genehmigung bei Infrastrukturmaßnahmen der Beschleunigungskommission Schiene<sup>9</sup> und der Beschleunigungskommission Mittelrhein.<sup>10</sup>

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (10)
ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKep, BDR, BDS, BGA, bfub, BGL, Bitkom, BÖB, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRf, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, BSK, BVI, BVMT, BWVL, DNR, DTV, NABU, VDR

<sup>8</sup> Hinweis gegen eine Verfahrensverlängerung: [https://www.ufu.de/wp-content/uploads/2021/11/Hintergrundpapier\\_Umweltverbandsklagen\\_2021.pdf](https://www.ufu.de/wp-content/uploads/2021/11/Hintergrundpapier_Umweltverbandsklagen_2021.pdf); Hinweis für eine Verfahrensverlängerung: [https://die-gueterbahnen.com/assets/files/news/2019/2019\\_10\\_07\\_durner\\_rechtsgutachten\\_wiedereinfuehrung-der-praeklusion.pdf](https://die-gueterbahnen.com/assets/files/news/2019/2019_10_07_durner_rechtsgutachten_wiedereinfuehrung-der-praeklusion.pdf).

<sup>9</sup> Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene, einsehbar unter: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?__blob=publicationFile).

<sup>10</sup> Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Mittelrhein, einsehbar unter: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/bkmr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/bkmr.pdf?__blob=publicationFile).

**Ergebnispunkt 65****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Weitgehender Konsens**

Für eine bessere Vernetzung ist der weitere Ausbau mit verlässlicher Finanzierung des Streckennetzes aller Verkehrsträger eine wesentliche Voraussetzung. Die Diskussionen in der AG 4 konzentrierten sich hierbei auf den Ausbau des Schienennetzes. Denn für multimodale Verkehre, deren Hauptlauf ja auf Schiene und Binnenwasserstraße stattfindet, erweist sich die begrenzte Kapazität auf der Schiene derzeit als besonderes Hemmnis.

Zugestimmt (58)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (7)
ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKep, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	NABU	ADAC, ADV, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DTV

**Ergebnispunkt 66****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Konsens**

Als für die Kapazitätssteigerung besonders vordringlich erachtet die Arbeitsgruppe den weiteren und beschleunigten Ausbau des 740-m-Netzes Schiene. Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen sollte die 740-m-Zuglänge als Standard umgesetzt werden, soweit dies in den Standorten möglich ist.

Zugestimmt (54)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (12)
ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BdKep, BDR, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DNR, DSLV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADAC, ADV, BDB, BDEW, BDS, BVI, BVTM, BWVL, DSTV, DTV, SRL, VDR

**Ergebnispunkt 67****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Genauso bedeutsam ist es, im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) Aus- und Neubaumaßnahmen festzuschreiben, die eine ausreichende Kapazität des Schienengüterverkehrs, auch im Nebennetz, gewährleisten. Dazu ist es notwendig, die so genannten Flexi-Trassen für den Güterverkehr, die im Rahmen des Deutschlandtaktes erarbeitet, aber bisher nur in einem Anhang des Abschlussberichts zum Deutschlandtakt aufgeführt sind, mit konkreten Aus- und Neubauprojekten zu unterlegen, diese einer Nutzen-Kosten-Bewertung zu unterziehen und sie bei positivem Ergebnis in das BSWAG und als reguläre Gütertrassen in den Zielfahrplan des Deutschlandtaktes aufzunehmen. Flexi-Trassen sollen es sowohl ermöglichen, flexibel auf Auftragsspitzen und Betriebsstörungen zu reagieren, als auch die infrastrukturelle Grundlage für ein weiteres Wachstum des Schienengüterverkehrs zu schaffen, mit dem Ziel eines Marktanteils der Güterverkehrsleistung von 25 %.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (10)
ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BdKep, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADAC, ADV, BDB, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DTV, SRL, VDR

**Ergebnispunkt 68****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Kurz- und mittelfristig misst die AG 4 der raschen Beseitigung von Engpässen im Schienennetz eine besondere Bedeutung bei. Derzeit sind besonders auf für multimodale Verkehre besonders wichtigen Hauptachsen, die gleichzeitig intensiv vom Schienenpersonenverkehr genutzt werden, zahlreiche Streckenabschnitte als überlastet eingestuft bzw. erreichen bereits ihre Kapazitätsgrenze. Hier wird eine schnelle Engpassbeseitigung als vordringlich eingestuft. Darüber hinaus ist eine bessere Hinterlandanbindung der See- und Binnenhäfen über die Schiene notwendig.

Zugestimmt (59)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (7)
ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKep, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADAC, ADV, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DTV

**Ergebnispunkt 69****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die AG 4 misst der Optimierung der Bau- und Instandsetzungsarbeiten im Schienennetz hohe Priorität bei. Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere im Bereich Instandhaltung und Ersatzmaßnahmen, müssen mit dem am Markt tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen frühzeitig abgestimmt werden. Ziel muss es sein, dass möglichst wenige Einschränkungen für den Schienengüterverkehr entstehen und zumindest jeweils eine technisch und wirtschaftlich adäquate Ausweichalternative mit hinreichender Kapazität zur Verfügung steht.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (9)
ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BdKep, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	-	ADAC, ADV, BDB, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DTV, VDR

**Ergebnispunkt 70****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Für den Verkehrsträger Wasserstraße sieht die AG 4 eine herausgehobene Bedeutung in der zeitnahen Engpassbeseitigung im Kernnetz, und insbesondere auf dem Rhein (Abladeoptimierungen Mittel- und Niederrhein), sowie im Ausbau und in der Unterhaltung der seewärtigen Zufahrten. Um die, anders als bei Schiene und Straße, bestehenden und erheblichen Kapazitätsreserven der Wasserstraße zu heben, sieht die AG 4 zudem sehr hohe Priorität für eine beschleunigte, nachholende Sanierung bestehender Wasserstraßenbauwerke im Kernnetz der Bundeswasserstraßen (Schleusen, Wehre, Düker, etc.), flankiert von einer bedarfsgerechten Personal- und Finanzausstattung der Bundesverwaltung.

Diesem Konsens wurde ein Prüfwunsch beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

**Prüfwunsch:**

Es soll geprüft werden, ob für den beschleunigten Ersatzneubau unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben zur ökologischen Durchgängigkeit (WRRL) der genehmigungsfreie Ersatzneubau von Schleusen auch bei geringfügiger Kapazitätserweiterung ermöglicht werden soll.

Zugestimmt (50)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (16)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKep, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, GRV, GSV, HDB, IG BAU, IKM, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADV, bcs, BDEW, BVI, BVMT, BWVL, DHL, DNR, DTV, Germanwatch, IDRF, Kombiverkehr, NABU, VCD, VDR, VDV

**Ergebnispunkt 71****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Zur Ermöglichung eines doppelgigen Containerverkehrs und damit einer Stärkung des Kombinierten Verkehrs misst die AG 4 zudem der Erhöhung der Durchfahrtshöhen unter den Brücken im Kanalnetz besondere Bedeutung zu. Hierzu sieht die AG 4 eine prioritäre und zeitnahe Umsetzung des Aktionsplans Westdeutsche Kanäle als geboten an.

Zugestimmt (45)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (20)
ACE, AGV MOVE, ApS, BBS, BDB, BDI, BdKep, BDR, BDS, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DSLV, DSTV, DVF, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, Kombiverkehr, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	NABU	ADAC, ADV, AvD, bcs, BDEW, bfub, BVI, BVTM, BWVL, DGB, DHL, DNR, DTV, EVG, Germanwatch, IG BAU, SRL, VCD, VDA, VDR

**Ergebnispunkt 72****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Als bedeutsam wird darüber hinaus eine bessere infrastrukturelle Anbindung der Umschlagterminals erachtet. Multimodale Terminals sollten über sehr gute infrastrukturelle Anschlussmöglichkeiten an Straße, Schiene und – wo vorhanden – Wasserstraße verfügen. Zusammen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss die Bundesregierung den Ausbau von schienen- und straßenseitigen Bedienkonzepten (z. B. Elektrifizierung, Ausbau von Zufahrtsstraßen, Bau von Abstellgleisen in den Vorbahnhöfen) für multimodale Terminals daher vordringlich behandeln. Darüber hinaus sieht die AG 4 die Notwendigkeit zusätzlicher (Zwischen-) Abstell- und Umschlagsflächen für Ladeeinheiten und Güter.

Zugestimmt (58)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKep, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DHL, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IG BAU, IKM, Kombiverkehr, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCI, VCD, VDA, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DTV, IDRF, VDR

**Ergebnispunkt 73****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Im Bereich der Straße muss ein besonderes Augenmerk auf der Schaffung von Schwerlastkorridoren liegen, die es erlauben, Großraum- und Schwertransporte zu GST-geeigneten Häfen und Schienenterminals durchzuführen.

Zugestimmt (49)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (16)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKep, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DSLV, DSTV, DVF, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	SRL	ADV, bcs, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DHL, DNR, DTV, EVG, Germanwatch, Kombiverkehr, NABU, VCD, VDR, VDV

**Ergebnispunkt 74****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Im Bereich Wasserstraße sieht die AG 4 die zukunftsgerichtete Sanierung bzw. Ertüchtigung von Kai- und Uferanlagen in Binnen- und Seehäfen als besonders bedeutsam an, sowohl für die Verlagerung von GST auf die Wasserstraße entsprechend dem Abschlussbericht der BMDV-AG „Verlagerung von Großraum und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ und der Windenergiean-Land-Strategie der Bundesregierung, als auch zur Bewältigung der Güterbewegungen im Rahmen der Transformationsaufgaben Energiewende und Kreislaufwirtschaft, und hält hierzu eine Unterstützung des Bundes für geboten (vgl. Entwurf Nationale Hafenstrategie).

Zugestimmt (50)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (15)
ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKep, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DB Cargo, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IG BAU, IKM, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDB, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	NABU	ADAC, ADV, bcs, BDEW, BVI, BVTM, BWVL, DHL, DTV, IDRF, Kombiverkehr, SRL, VCD, VDA, VDR

**Ergebnispunkt 75****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Im Bereich Straße werden darüber hinaus folgende Maßnahmen genannt und als prioritär für die Verbesserung des multimodalen Güterverkehrs eingeordnet. [...]

- der Ausbau von Lkw-Stellplätzen in der Fläche [...]
- die Steigerung der Aufenthaltsqualität für Lkw-Fahrpersonal an Rastanlagen [...]
- eine hinreichende Lade- und Stromnetzinfrastruktur zur Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs [...]

Ein Verband äußert hierzu Dissens: Demnach habe der Ausbau von Lkw-Stellplätzen in der Fläche und die Steigerung der Aufenthaltsqualität für Lkw-Fahrpersonal an Rastanlagen keinen Nutzen zur Stärkung des multimodalen Verkehrs. Während im Straßengüterfernverkehr Stell- und Rasteinrichtungen notwendig sind, dürfte, nach Ansicht dieses Verbandes, im multimodalen Güterverkehr die Transportdauer auf der Straße eine Verbesserung ebendieser Einrichtungen nicht erfordern.“

Dissens besteht somit bei der Frage, welche Maßnahmen im Bereich der Straße als prioritär für die Verbesserung des multimodalen Güterverkehrs eingeordnet werden sollen:

*Dissensposition A:*

Im Bereich Straße sind folgende Maßnahmen als prioritär für die Verbesserung des multimodalen Güterverkehrs einzuordnen:

- der Ausbau von Lkw-Stellplätzen in der Fläche
- die Steigerung der Aufenthaltsqualität für Lkw-Fahrpersonal an Rastanlagen
- eine hinreichende Lade- und Stromnetzinfrastruktur zur Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs.

*Dissensposition B:*

Im Bereich Straße ist nur eine hinreichende Lade- und Stromnetzinfrastruktur zur Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs als prioritär für die Verbesserung des multimodalen Güterverkehrs einzuordnen. Der Ausbau von Lkw-Stellplätzen in der Fläche und die Steigerung der Aufenthaltsqualität für Lkw-Fahrpersonal an Rastanlagen hat keinen Nutzen zur Stärkung des multimodalen Verkehrs. Während im Straßengüterfernverkehr Stell- und Rasteinrichtungen notwendig sind, dürfte im multimodalen Güterverkehr die Transportdauer auf der Straße eine Verbesserung ebendieser Einrichtungen nicht erfordern.

Dissensposition A (26)	Dissensposition B (16)	Enthaltung (24)
ADAC, AvD, BBS, BDI, BDR, BDS, BGA, BGL, BSK, BVMB, dbb, DHL, DSLV, DSTV, GSV, HDB, IG BAU, IKM, Pro Mobilität, ver.di, VBI, VCI, VDA, VDMA, WV Stahl, ZDS,	ApS, bcs, BDB, bfub, BSN, BUND, DGB, EVG, Germanwatch, GRV, IDRF, Kombiverkehr, PRO BAHN, VCD, VDV, ZVDS	ACE, ADV, AGV MOVE, BDEW, BdKep, Bitkom, BÖB, BVI, BVTM, BWVL, DB Cargo, DNR, DTV, DVF, FWSV, mofair, NABU, SRL, VDB, VDR, VDZ, ZDB, ZDH, ZIV

**Ergebnispunkt 76****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Weitgehender Konsens**

Steigerung der Aufenthaltsqualität für Lkw-Fahrpersonal an Rastanlagen: Für reibungslos funktionierende multimodale Transportketten muss ausreichend Fahrpersonal zu Verfügung stehen. Für die Lösung des Personalmangels bei Berufskraftfahrern spielt es eine wichtige Rolle, die Arbeitsbedingungen fernab der innerbetrieblichen Tätigkeit zu verbessern. Dazu gehört die Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den Rastanlagen. Als konkrete Maßnahmen sind hier notwendig:

- die Bereitstellung beheizter sanitärer Anlagen, die mehrmals täglich gereinigt werden;
- die Erhöhung der Sicherheit gegenüber kriminellen Übergriffen auf das Fahrpersonal und auf die Ladung/das Fahrzeug an Stellplätzen (Umzäunung, Ausleuchtung, regelmäßige Polizeipräsenz, leicht zugängliche Notrufsäulen etc.);
- kostenfreies WLAN;
- überdachte Sitzgelegenheiten, Bänke und Tische sowie funktionierende Abfallentsorgung;
- idealerweise die Orientierung an dem neuen SSTPA-Standard, der europaweit einheitliche Sozialstandards festlegt.

Zugestimmt (43)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (22)
ACE, ADAC, AvD, BBS, bcs, BDI, BdKep, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DHL, DSLV, DSTV, DVF, EVG, GRV, GSV, HDB, IG BAU, IKM, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, VCI, VDA, VDMA, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	Kombiverkehr	ADV, AGV MOVE, ApS, BDB, BDEW, Bitkom, BVI, BVTM, BWVL, DB Cargo, DNR, DTV, FWSV, Germanwatch, IDRF, mofair, SRL, VBI, VCD, VDB, VDR, VDV,

**Ergebnispunkt 77****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Hinreichende Lade- und Stromnetzinfrastruktur zur Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs: Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßengüterverkehr signifikant zu senken, müssen neben dem Einsatz alternativer Kraftstoffe rasch und in wachsender Stückzahl CO<sub>2</sub>-neutrale und klimafreundliche Nutzfahrzeuge auf die Straßen kommen, während gleichzeitig die dafür notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur aufgebaut werden muss. Erforderlich ist die Schaffung von mindestens 10.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten für E-Lkw, davon mindestens 4.000 als Hochleistungsladepunkte, um auch den Ladeanforderungen batterieelektrischer schwerer Nutzfahrzeuge gerecht zu werden.

Zugestimmt (45)	Abgelehnt (4)	Enthaltung (17)
ACE, ADAC, AvD, BBS, bcs, BDI, BdKep, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DHL, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, GRV, HDB, IDRF, IG BAU, IKM, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	BDEW, BDR, GSV, VDV	ADV, AGV MOVE, ApS, BDB, BVI, BVTM, BWVL, DB Cargo, DTV, FWSV, Germanwatch, Kombiverkehr, mofair, NABU, VBI, VCD, VDB

## 4.5 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 5 „Vernetzung der Verkehrsträger im Personenverkehr“

### Ergebnispunkt 78

Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens

Arbeitsgruppen-Ergebnis  
Konsens

Konsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

In diesem Sinne sollten die Planungen des BVMP 2040 sich an den Bedürfnissen der Menschen ausrichten und das Ziel berücksichtigen, attraktive öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, einen attraktiven ÖPNV sowie attraktive Rad- und Fußwege zu schaffen. Denn ein komfortables Fahrerlebnis in den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie intelligent vernetzte und angenehm gestaltete Umsteigemöglichkeiten, auch zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, tragen zu deren Attraktivitätssteigerung und damit zur Nutzung bei.

Zugestimmt (44)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (14)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BDR, bfs, bfub, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VDA, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	HDB	ADV, BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, BUND, BVI, DSLV, BVTM, FWSV, VCI, VDB, VDV

### Ergebnispunkt 79

Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens

Arbeitsgruppen-Ergebnis  
Konsens

Konsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

In diesem Sinne sollten die Planungen des BVMP 2040 unter besonderer Beachtung von Umwelt-, Klima- sowie Naturschutzziele erfolgen. Denn eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) mit dem Rad- und Fußverkehr steigert deren Attraktivität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und bietet somit durch eine Verlagerung von Verkehren das Potenzial, einen wichtigen Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu leisten.

Zugestimmt (44)	Abgelehnt (2)	Enthaltung (13)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, bfs, bfub, Bitkom, BÖB, BUND, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, IDRF, IKM, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	HDB, VDA	ADV, BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, Bitkom, BVI, DSLV, BVTM, FWSV, VCI, VDV

**Ergebnispunkt 80****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

In diesem Sinne sollten die Planungen des BVMP 2040 andere Verkehrsmittel dem Kfz gleichstellen. Die verschiedenen Mobilitätsarten sind gleichwertig zu betrachten.

Zugestimmt (37)	Abgelehnt (4)	Enthaltung (18)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, ApS, BBS, BDI, BDR, bfs, bfub, Bitkom, BÖB, BUND, BSN, dbb, DGB, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, IDRF, IKM, mofair, PRO BAHN, SRL, VBI, VCD, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	BSK, GSV, HDB, NABU	ADV, AvD, bcs, BDB, BdKEP, BDEW, BDS, BGA, BVI, BVMB, DNR, DSLV, DTV, BVTM, FWSV, Pro Mobilität, VCI, VDV

**Ergebnispunkt 81****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

In diesem Sinne sollten die Planungen des BVMP 2040 den Belang der physischen und visuellen Barrierefreiheit entlang der gesamten Reisekette berücksichtigen. Denn der Zugang zu und die Nutzung von Verkehrsträgern des ÖPV ist für alle, insbesondere für Menschen mit Mobilitäts- und Sinneseinschränkungen, diskriminierungs- und barrierefrei möglich zu machen.

Zugestimmt (45)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (13)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BDR, bfs, bfub, Bitkom, BÖB, BUND, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VDA, VDB, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	HDB	ADV, BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, BVI, BVTM, DSLV, FWSV, VCI, VDMA, VDV

**Ergebnispunkt 82****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

In diesem Sinne sollten die Planungen des BVMP 2040 die unterschiedlichen Anforderungen der Nutzenden berücksichtigen. Denn nur ein Mobilitätsangebot, das möglichst viele Mobilitätsanlässe und Bedürfnisse des Alltags- und Freizeitverkehrs entlang der gesamten Reisekette berücksichtigt, kann ein breites Spektrum an Fahrgastgruppen erreichen.

Zugestimmt (48)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (11)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, ADV, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BDR, bfs, bfub, Bitkom, BÖB, BUND, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV,	–	BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, BVI, DSLV, BVTM, FWSV, VCI, VDV

**Ergebnispunkt 83****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

In diesem Sinne sollten die Planungen des BVMP 2040 eine integrierte Betrachtung des Stadt-Umland-Gefüges unter Berücksichtigung der Anbindung des suburbanen und ländlichen Raums gewährleisten. Denn eine vernetzte Planung trägt zu einer verbesserten Stadt-Land-Integration bei und stellt für gebietsüberschreitende und bundesländerübergreifende Verkehre eine attraktive Option für die Fahrgäste dar.

Zugestimmt (48)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (11)
ACE, ADAC, ADFC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BDR, bfs, bfub, Bitkom, BÖB, BUND, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	–	BDB, BDEW, BGA, BdKEP, BDS, BVI, DSLV, BVTM, FWSV, VCI, VDV

**Ergebnispunkt 84****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

In diesem Sinne sollten die Planungen des BVMP 2040 den Aspekt der Verkehrssicherheit aller beteiligten Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen. Denn nur durch ein ausgewogenes Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger und Mobilitäts Optionen untereinander ist ein wichtiger Beitrag zu einer effizienten Umsetzung der „Vision Zero“ möglich.

Zugestimmt (46)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (12)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDI, BDR, bfs, bfub, Bitkom, BÖB, bcs, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WS Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	HDB	ADV, BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, BVI, BVMT, DSLV, FWSV, VCI, VDV

**Ergebnispunkt 85****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Mobilitätshubs bzw. -stationen sind zentrale Orte der Vernetzung, die einen wichtigen Beitrag zu verbesserten intermodalen Umsteigemöglichkeiten leisten können. Daher sollten die Infrastrukturen darauf ausgerichtet sein, ein leichtes, schnelles und komfortables Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu ermöglichen – sowohl innerhalb des ÖPV als auch zum Rad- und Fußverkehr, zu Shared-Mobility-Angeboten sowie zum MIV. Hierbei sollte ein Schwerpunkt auf Bahnhöfen als wichtigen Knotenpunkten liegen.

Im Rahmen der Mobilitätshubs sollten u. a. sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und individuelle Mobilitätshilfen, Pkw etc. vorgehalten sowie die Bereitstellung von Sharing-Angeboten und E-Ladestationen mitgedacht werden. Dies gilt für die Stadtteil- und Quartiersebene ebenso wie für suburbane und ländliche Regionen.

Zugestimmt (45)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (14)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDI, BDR, bfs, bfub, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VDA, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WS Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	–	ADV, bcs, BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, BVI, BVMT, DSLV, FWSV, VCI, VDV, VDB

**Ergebnispunkt 86****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Mobilitätsplanung sollte alle Komponenten einer Reisekette berücksichtigen, z. B. auch Abstellanlagen, Lagermöglichkeiten, Ladestationen und Ähnliches. Dabei sind auch neue bzw. bisher wenig genutzte Fahrzeugarten einzubeziehen, wie E-Scooter(-Rollstühle) für Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen, (elektrische) Leichtfahrzeuge, innovative individuelle Mobilitätshilfen.

Zugestimmt (45)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (14)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, ApS, BBS, bcs, BDI, BDR, bfs, bfub, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VDA, VDR, ver.di, WS Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	–	ADV, AvD, BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, BVI, BVMT, DSLV, FWSV, GSV, HDB, VCI, VDB, VDMA, VDV, VDZ

**Ergebnispunkt 87****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Zur Erreichung der Klimaziele sollten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im besonderen Fokus künftiger Planungen und Investitionen stehen. Lückenlose Netze von hoher Qualität für den Rad- und Fußverkehr (insbesondere Radschnellwege) sowie den ÖP(N)V sind essenzielle Voraussetzung, um diese effizient miteinander vernetzen zu können und die Nutzung zu fördern.

Zugestimmt (42)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (16)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BDR, bfs, bfub, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, dbb, DGB, DNR, DVF, DTV, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VDMA, VDR, ver.di, ZDB, ZDH, ZIV	VDA	ADV, BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, BVI, BVMD, DSLV, BVMT, FWSV, VCI, VDB, VDV, VDZ, WV Stahl

**Ergebnispunkt 88****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Eine strukturelle Förderung und Vereinfachung der Genehmigungsverfahren (insbesondere bei Rad-schnellwegen mit unterschiedlichen Straßenbaulastträgern) wäre hier sehr hilfreich.

Zugestimmt (40)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (19)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, Bitkom, BDR, BÖB, BSN, BUND, BVMB, bfs, bfub, dbb, DGB, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VDMA, VDR, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	–	ADV, BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, BSK, BVI, DNR, DSLV, BVTM, FWSV, IDRF, NABU, VCI, VDA, VDB, VDV, VDZ,

**Ergebnispunkt 89****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Autonome und vernetzte Fahrzeugsysteme könnten im ÖPNV auch vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels ergänzend zum Einsatz kommen.

Zugestimmt (44)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (15)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BDR, bfs, bfub, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, HDB, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VDA, VDB, VDMA, VDR, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	–	ADV, BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, BVI, DSLV, BVTM, FWSV, GSV, IDRF, VCI, VDV, VDZ

**Ergebnispunkt 90****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Zum leichteren Übergang zwischen den Verkehrsmitteln sollten Digitale Mobilitätsplattformen für Reisende ein umfassendes Informieren und Buchen aus einer Hand, insbesondere auch bei multimodalen und betreiberübergreifenden Angeboten gewährleisten. Hierfür braucht es die Bereitstellung sowohl von Plan- und Prognose- als auch von Echtzeitdaten aller Verkehrsmittel, ebenso wie Hinweise zur Verfügbarkeit, z. B. von Mieträdern.

Zudem bedarf es verbindlicher bundeseinheitlicher Standards und Schnittstellen bei der Datenbereitstellung sowie einer sicheren und vertrauenswürdigen Datendrehscheibe. Dies ist durch entsprechende regulatorische Rahmenbedingungen voranzubringen.

Zugestimmt (44)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (15)
ACE, ADAC, ADFC, ADV, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BDR, bfs, bfub, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DVF, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, WV Stahl, VBI, VCD, VDA, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, ZDB, ZDH, ZIV	–	AGV MOVE, BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, Bitkom, BVI, DSLV, BVTM, EVG, FWSV, VCI, VDB, VDV

**Ergebnispunkt 91****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Um eine ausreichende Datenerhebung und anschließende Nutzbarmachung zu gewährleisten, sollten Infrastrukturen zur Erfassung und Bereitstellung von Mobilitätsdaten überall dort entlang der Bundesverkehrswege in geeigneter Form vorgesehen werden, wo es für eine Vernetzung des Personenverkehrs erforderlich ist.

Zugestimmt (42)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (17)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, AvD, ApS, BBS, BDI, BDR, bfs, bfub, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	–	ADV, bcs, BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, Bitkom, BUND, BVI, DSLV, BVTM, FWSV, VCI, VDA, VDB, VDV

**Ergebnispunkt 92****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Bei der Bundesverkehrswegeplanung sollten Schnittstellen zum weiteren Ausbau fester und mobiler „Very-High-Capacity- (VHC-) Netze“ berücksichtigt werden. VHC-Netze beschreiben elektronische Kommunikationsnetzwerke, die vollständig aus Glasfaserkomponenten bestehen, oder solche Netze, die ähnliche Leistung in Bezug auf verfügbare Bandbreite und Latenz aufweisen.

Zugestimmt (40)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (19)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BDR, bfs, bfub, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DNR, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, HDB, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCD, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV,	–	BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, BVI, BVTM, DSLV, FWSV, VCI, GSV, ADFC, Bitkom, BUND, DTV, IDRF, SRL, VDA, VDV

**Ergebnispunkt 93****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Planungen sollten mit einer auskömmlichen und langfristig verlässlichen Finanzierung unterlegt werden. Dabei sollten die Verkehrsträger des Umweltverbundes zukünftig stärker als bisher gefördert werden.

Zugestimmt (45)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (13)
ACE, ADAC, ADFC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDI, BDR, bfs, bfub, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VBI, VCD, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	–	ADV, BDB, BDEW, BdKEP, BDS, BGA, BVI, BVTM, DSLV, FWSV, Pro Mobilität, VCI, VDV

## 4.6 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 6 „Integrierte Infrastrukturplanung und Digitalisierung“

### Ergebnispunkt 94

#### Konsolidiertes Ergebnis: Konsens

Arbeitsgruppen-Ergebnis  
Konsens

Konsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung muss bereits auf strategischer Ebene die Schnittstellen zu anderen, parallel zur Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung existierenden Planungsprozessen aktiv einbeziehen, um eine ganzheitliche Betrachtung der (Verkehrs-)Infrastruktur auf längere Sicht sicherzustellen.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ADV, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, BVTM, BWVL, VDV, ver.di

### Ergebnispunkt 95

#### Konsolidiertes Ergebnis: Konsens

Arbeitsgruppen-Ergebnis  
Konsens

Konsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Anforderungen des BVWP-Verfahrens an andere Verfahren/Strategien (z. B. Gigabitstrategie, Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur für alternative Antriebe und Mobilitätsdatenstrategien), sowie die Anforderungen anderer Verfahren/Strategien an die Bundesverkehrswegeplanung sind zu identifizieren und zu definieren.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ADV, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, BVTM, BWVL, FWSV, VDV, ver.di

**Ergebnispunkt 96****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung, Energienetz-/versorgungsplanung und Telekommunikationsinfrastrukturplanung sollten bei Bedarf frühzeitig verknüpft werden.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ADV, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, BVTM, BWVL, VDV, ver.di

**Ergebnispunkt 97****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Multifunktional planen und bauen: d.h. Planungsschnittstellen frühzeitig konzeptionell gestalten, um ressortübergreifend agieren zu können. Fachübergreifende Kooperationen frühzeitig anlegen.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ADV, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, BVTM, BWVL, FWSV, VDV, ver.di

**Ergebnispunkt 98****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Digitalisierung soll insbesondere der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger dienen. Die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger sollen optimal kombiniert werden.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ADV, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, BUND, BVTM, BWVL, VDV, ver.di

**Ergebnispunkt 99****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

In einem neuem Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan sollte der Bereich Cybersecurity bereits auf strategischer Ebene berücksichtigt werden, um die Resilienz zu erhöhen und die Anfälligkeit der Verkehrswege zu reduzieren.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ADV, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, BVTM, BWVL, NABU, VDV, ver.di

**Ergebnispunkt 100****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur trägt insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Entwicklung neuer Mobilitätsangebote im Personen- und Güterverkehr bei. Sie soll unter diesen Aspekten weiterentwickelt und ausgebaut werden.

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	–	bcs, BDEW, BVTM, BWVL, VDV, ver.di, ZVDS

**Ergebnispunkt 101****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Digitalisierung kann für eine bessere Auslastung und Nutzerfreundlichkeit sorgen und dadurch den physischen Ausbau zur Erhöhung der Kapazität der Verkehrsinfrastruktur zumindest teilweise ersetzen.

Zugestimmt (54)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, EVG, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV	–	BDEW, BVTM, BWVL, FWSV, VDB, VDV, ver.di, ZVDS

**Ergebnispunkt 102****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Digitale Mobilitätsangebote sollten, sofern möglich (d. h., dass dies kein Verhinderungsgrund für die Entwicklung digitaler Mobilitätsangebote sein soll), im Sinne der Inklusion und Barrierefreiheit auch alternativ zugänglich gemacht werden.

Zugestimmt (51)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (11)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BdKEP, BDR, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, DRF, IKM, mofair, NABU, PRO BAHN, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV		BDB, BDEW, BDS, BVTM, BWVL, DGB, VDB, VDV, VDZ, ver.di, ZVDS

**Ergebnispunkt 103****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Bereits auf strategischer Ebene sind Schnittstellen zu parallelen Strategien im Digitalbereich und Datenschnittstellen zu identifizieren und in der Bundesverkehrs- und Mobilitätsplanung in geeigneter Weise zu berücksichtigen.

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS		BDEW, BVTM, BWVL, BUND, BVI, VDV, ver.di

**Ergebnispunkt 104****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Methode Building Information Modelling (BIM) und Digitaler Zwilling sind bereits in der strategischen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung in geeigneter Weise anzulegen.

Zugestimmt (50)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (12)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDB, VDMA, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV		BDEW, BUND, BVI, BVTM, BWVL, DTV, IDRF, NABU, VDR, VDV, ver.di, ZVDS

## 4.7 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 7 „Konzept für den BVMP I: Ziele, Leitbild, Geltungsbereich und Maßnahmen“

### Ergebnispunkt 105

#### Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens

Arbeitsgruppen-Ergebnis  
Konsens

Konsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Es ist sinnvoll und wichtig, übergreifende Grundprinzipien im Rahmen der Konzeption eines BVMP 2040 klar zu benennen. Dies sind unter anderem:

- Orientierung der Planungsprämissen an den Mengenrestriktionen, die sich insbesondere aus gesetzlichen Klima- und Umweltzielen ergeben, soweit diese auf die Infrastrukturplanung heruntergebrochen werden können;
- Orientierung an verkehrlichen Bedarfen;
- Erstellung einer Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose als Grundlage des BVMP 2040;
- Erhalt vor Aus- und Neubau;
- verkehrsträgerübergreifende, integrierte Betrachtung;
- Nutzung der jeweiligen Stärken bzw. Vorteile aller Verkehrsträger;
- für die Umsetzung des Plans sollte ein geeignetes Monitoring vorgesehen werden;
- Stakeholder sollten regelmäßig in geeigneten Beteiligungsschritten in die Aufstellung des Plans eingebunden werden (Verweis auf AG 8).

Zugestimmt (54)	Abgelehnt (2)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	ADV, NABU	BDEW, Bitkom, BVI, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 106****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Aus Sicht einiger Verbände sollte auch die Orientierung an politischen Leitlinien zu Mobilitätszielen sowie am Umfang, den Mitteln und den Wirkungen des Verkehrs als Grundprinzip für den BVMP 2040 vorgesehen werden.

*Dissensposition B:*

Aus Sicht einiger anderer Verbände sollte diese Orientierung nicht als Grundprinzip für den BVMP 2040 vorgesehen werden.

Dissensposition A (32)	Dissensposition B (19)	Enthaltung (11)
ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDS, bfub, BÖB, BSN, BUND, BVI, dbb, DGB, DNR, DSTV, EVG, FUSS, Germanwatch, GRV, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDV, VDZ, ver.di, ZIV	ADAC, ADV, BBS, BDR, BGL, BSK, DSLV, en2x, GSV, HDB, IDRF, Pro Mobilität, VBI, VDA, VDMA, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZVDS	BDEW, BGA, Bitkom, BVMB, BVTM, DTV, DVF, FWSV, VCI, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 107****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Das Zielsystem des BVWP 2030 deckt mit den sechs übergeordneten Zielen „Mobilität im Personenverkehr ermöglichen“, „Sicherstellung der Güterversorgung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen“, „Erhöhung der Verkehrssicherheit“, „Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen“, „Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“ sowie „Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten“ die wesentlichen Bereiche grundsätzlich gut ab.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, ADV, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	-	AGV MOVE, BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 108****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Alle Verbände tragen den Kompromiss mit, dass bei den Zielen im BVMP 2040 auf eine Quantifizierung verzichtet werden kann, wenn gleichzeitig Anforderungen für die in den Plan aufzunehmenden Maßnahmen definiert werden, mit denen verbindlich und wirksam möglichst signifikante, messbare Beiträge zur Zielerreichung geleistet werden.

Zugestimmt (45)	Abgelehnt (5)	Enthaltung (12)
ADAC, AGV MOVE, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BDS, BUND, BVI, DNR, NABU	ACE, ADV, ApS, bcs, BDEW, Bitkom, BVTM, DGB, DTV, en2x, Germanwatch, VDB

**Ergebnispunkt 109****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

**Dissensposition A:**

Einige Verbände befürworten aufgrund der übergeordneten Bedeutung des Klimaschutzes, dass der Beitrag zur Erreichung von Zielen von übergeordneter Bedeutung, wie der Einhaltung von Klimaschutzziele, priorisiert quantifiziert werden muss.

**Dissensposition B:**

Andere Verbände sind hingegen der Auffassung, dass die Beiträge zur Erreichung von Zielen von übergeordneter Bedeutung nicht zwingend quantifiziert werden müssen.

Dissensposition A (24)	Dissensposition B (24)	Enthaltung (14)
AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BdKEP, BDR, bfub, BUND, BVI, DGB, DNR, DSTV, EVG, FUSS, Germanwatch, GRV, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDV, ver.di, ZIV	ADAC, ADV, BBS, BDB, BDI, BDS, BGA, BSK, BVMB, DSLV, GSV, HDB, IDRF, IKM, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDMA, VDR, VDZ, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZVDS	ACE, BDEW, BGL, Bitkom, BÖB, BSN, BVTM, dbb, DTV, DVF, en2x, FWSV, VDA, VDB

**Ergebnispunkt 110****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die abgeleiteten Ziele sollten punktuell geschärft und ergänzt werden. Dies könnte unter anderem in den Bereichen Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit (im Personenverkehr), Resilienz, Digitalisierung und Energieeffizienz sinnvoll sein. Bei dem abgeleiteten Ziel „Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z.B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals)“ sollten Gleisanschlüsse als viertes Beispiel ergänzt werden.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 111****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

Demnach besteht zwischen den Verbänden ein Dissens hinsichtlich des Umgangs mit bzw. der Berücksichtigung von bestehenden (verkehrs-)politisch definierten, quantifizierten Zielen mit Bezug zu den Inhalten und Zielen des BVMP 2040:

**Dissensposition A:**

Einige Verbände vertraten die Auffassung, dass diese Ziele in aller Regel einer Vielzahl von Faktoren unterliegen, die ganz oder teilweise außerhalb des Einflussbereichs des Plans bzw. der durch ihn umzusetzenden Maßnahmen liege, weshalb solche Ziele im BVMP 2040 zwar benannt und eingeordnet werden sollten, ohne jedoch selbst Teil des BVMP 2040 bzw. von dessen Zielsystem zu werden.

**Dissensposition B:**

Einige andere Verbände vertraten hingegen die Auffassung, dass solche Ziele als verbindlich von der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung einzuhaltende Ziele in den BVMP 2040 aufgenommen werden sollten.

Dissensposition A (20)	Dissensposition B (23)	Enthaltung (19)
ADAC, ADV, BBS, BDB, BDI, BDS, BGL, BSK, BVMB, DSLV, HDB, IDRF, IKM, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, ver.di, WV Stahl, ZVDS	AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BdKEP, BDR, bfub, BUND, BVI, DGB, DNR, DSTV, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD	ACE, BDEW, BGA, Bitkom, BÖB, BSN, BVTM, dbb, DTV, DVF, en2x, VDB, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ZDB, ZDH, ZIV

**Ergebnispunkt 112****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

Ein grundlegender Zielkonflikt kann im Zuge der Aufstellung des BVMP 2040 zwischen der Berücksichtigung von Umwelt- und Klimabelangen einerseits und verkehrlichen Belangen andererseits bestehen:

*Dissensposition A:*

Für einige Verbände sind die Klima- und Umweltschutzbelange vorrangig. Um der vorrangigen Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutz Rechnung zu tragen, seien wirksame Mechanismen vorzusehen.

*Dissensposition B:*

Für einige andere Verbände sind hingegen die verkehrlichen Belange vorrangig.

Dissensposition A (20)	Dissensposition B (19)	Enthaltung (13)
ACE, AGV MOVE, ApS, bcs, BDR, bfub, BUND, BVI, DNR, DSTV, EVG, FUSS, Germanwatch, GRV, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, ver.di, ZIV	ADAC, ADV, AvD, BBS, BDB, BDI, BDS, BGA, BGL, BSK, BSN, BVMB, DSLV, FWSV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDMA, VDZ, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZVDS	BDEW, BdKEP, Bitkom, BÖB, BVTM, dbb, DGB, DTV, DVF, en2x, VDB, VDR, VDV

**Ergebnispunkt 113****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Es sind Verfahren, qualitative Anforderungen und/oder strategische Vorgaben zur Priorisierung von Projekten bzw. zu den zugrunde gelegten Priorisierungskriterien zu definieren, um im Ergebnis zu einer anderen, unter der Einhaltung von Umwelt- und Klimazielen strengeren Priorisierung bzw. Dringlichkeits-einstufung erwogener Projekte sowie einer insgesamt kleineren Grundgesamtheit an Projekten in den definierten Bedarfskategorien (insbesondere im „Vordringlichen Bedarf“) und damit auch zu geringeren negativen Umweltwirkungen des Gesamtplans kommen zu können.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	ADV	Bcs, BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, en2x, IDRF, VDB

**Ergebnispunkt 114****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Bei der Abwägung von Belangen des Einzelprojektes und des Gesamtnetzes sollten der Ist-Zustand des Gesamtverkehrssystems sowie der entstehende Nutzen für das Gesamtverkehrssystem und die Gesellschaft stärkere Berücksichtigung finden.

Zugestimmt (52)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BVI	BDEW, Bitkom, BUND, BVTM, DNR, DTV, en2x, NABU, VDB

**Ergebnispunkt 115****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Mit einer insgesamt kleineren Grundgesamtheit an Projekten in den definierten Bedarfskategorien würde tendenziell ein größerer Anteil der Bedarfspläne im definierten Geltungszeitraum des BVMP 2040 umgesetzt werden können als bisher.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, Bitkom, BSK, BVTM, DTV, VDB, VDR, VDV

**Ergebnispunkt 116****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Weitgehender Konsens**

Die Entwicklung eines Leitbilds für den BVMP 2040 ist sinnvoll.

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (2)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	en2x, ADV	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 117****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Weitgehender Konsens**

Das Leitbild soll eine positive Vision sein im Sinne eines längerfristigen Zielbildes, das über den Geltungszeitraum eines BVMP hinausweist. Der Zeithorizont für die Vorausschau des Leitbildes sollte bei einem Planungshorizont des BVMP von 15 Jahren ca. 30 Jahre betragen.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	en2x	ADV, BDEW, Bitkom, BVI, BVTM, DTV, NABU, VDB

**Ergebnispunkt 118****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**

Die im Leitbild formulierten grundsätzlichen Zielvorstellungen können aufgrund des längeren zeitlichen Horizonts ambitionierter sein als die Ziele des BVMP 2040.

Zugestimmt (51)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (11)
ACE, ADAC, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	ADV, ApS, BDEW, Bitkom, BVI, BVTM, DNR, DTV, en2x, NABU, VDB

**Ergebnispunkt 119****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**

Die Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung des Bundes erhält durch ein solches Leitbild eine weiterreichende Perspektive und Orientierung. Sie wird damit stärker als Gesamtprozess definiert, innerhalb dessen die einzelnen Pläne als Etappen zur Realisierung des längerfristigen Zielbildes betrachtet werden können. Dies kann die Kontinuität und Konsistenz der Planung mittel- und langfristig erhöhen.

Zugestimmt (52)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (10)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, Bitkom, BUND, BVI, BVTM, DNR, DTV, en2x, VDB

**Ergebnispunkt 120**

**Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**



Bei der Formulierung des Leitbildes sollten Schnittstellen zwischen den übergeordneten Zielen bzw. zwischen den infrastrukturellen und den nicht-infrastrukturellen Themen des Plans beschrieben werden.

Zugestimmt (52)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (10)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS		ADV, BDEW, Bitkom, BUND, BVI, BVTM, DNR, DTV, en2x, VDB

**Ergebnispunkt 121**

**Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**



Vor dem Hintergrund des frühen Zeitpunkts im Prozess zur Aufstellung des BVMP 2040 standen auch zum Thema eines Leitbildes für den BVMP 2040 grundsätzliche Fragestellungen und Rahmenbedingungen klar im Vordergrund der Diskussion. Dennoch wurden vereinzelt auch konkrete Formulierungen bzw. Elemente des Leitbildes vorgeschlagen, zu denen allerdings hinsichtlich der Frage, ob diese Teil des Leitbildes sein sollten oder nicht bzw. welchen Stellenwert sie einnehmen sollten, jeweils unterschiedliche Auffassungen bestanden. Genannt wurden im Wesentlichen:

- „Nachhaltige Mobilität für alle im Einklang mit Mensch und Umwelt“
- „Freizügigkeit für Personen“
- „Wirtschaftliche Prosperität“

Nachhaltige Mobilität für alle im Einklang mit Mensch und Umwelt (41)	Freizügigkeit für Personen (22)	Wirtschaftliche Prosperität (37)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, bfub, BÖB, BSN, BUND, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, IDRF, IKM, NABU, Pro Bahn, SRL, VBI, VCD, VDA, VDR, ver.di, WV Stahl, ZDH, ZIV	ADAC, AvD, BDI, BDS, BGL, BÖB, BSK, BSN, dbb, DSLV, DVF, HDB, IDRF, IKM, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VDA, VDR, WV Stahl, ZDB	ACE, ADAC, ADV, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDS, BGA, BGL, BÖB, BSK, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, FWSV, GSV, HDB, IKM, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BDEW, Bitkom, BVI, BVMB, BVTM, DTV, mofair, VDB, VDV

**Ergebnispunkt 122****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Es ist wichtig, dass eine Gewährleistung der Kontinuität des aufzustellenden Konzepts über diese Legislaturperiode hinaus angestrebt wird. Eine stärkere Verbindlichkeit ist insofern wünschenswert, aber politisch schwierig durchsetzbar. Es bleibt der jeweiligen Bundesregierung bzw. dem Deutschen Bundestag vorbehalten, Entscheidungen zur Ausgestaltung bzw. Weiterentwicklung der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung zu treffen.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BDR	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 123****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Ein gutes Leitbild für den BVMP 2040 sowie partizipative Formate wie der Infrastrukturaldialog können zu einer Kontinuität in der Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung des Bundes beitragen.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BGL	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 124****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Bei der Priorisierung von Aus- und Neubauprojekten im Rahmen des BVMP 2040 sollen bei den verkehrlichen Belangen Aspekte der Verbesserung bzw. Stärkung der Qualität der Verkehrsnetze als Ganzes durch die Festlegung geeigneter Anforderungen im BVMP 2040 berücksichtigt werden und eine größere Bedeutung erhalten.

Zugestimmt (51)	Abgelehnt (2)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BVI, NABU	ApS, BDEW, Bitkom, BUND, BVTM, DNR, DTV, en2x, VDB

**Ergebnispunkt 125****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die im BVMP 2040 als prioritär definierten Aus- und Neubauprojekte sollten von den Vorhabenträgern auch tatsächlich prioritär geplant und umgesetzt werden. Hierfür bedarf es im BVMP 2040 einer klareren Priorisierung der Projekte.

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, en2x, IDRF, VDB

**Ergebnispunkt 126****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

Demnach bestand bei der Priorisierung von Aus- und Neubauprojekten im Rahmen des BVMP 2040 hinsichtlich der Berücksichtigung der folgenden maßnahmen- bzw. projektbezogenen Aspekte ein Dissens:

*Dissensposition A:*

Aus Sicht einiger Verbände solle das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) als ein zentrales Kriterium bestehen bleiben.

*Dissensposition B:*

Einige andere Verbände sind hingegen der Meinung, dass die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) einer Überarbeitung bedarf. Insbesondere müssten aus Sicht dieser Verbände die Klimagrenzen eingehalten werden und Kriterien entsprechend wissenschaftlicher Entwicklungen, z.B. hinsichtlich der Konstanz des Reisezeitbudgets, induzierter Verkehre und des Bundesverfassungsgerichtsentscheids zum Klimaschutz, neu bewertet werden.

Dissensposition A (21)	Dissensposition B (30)	Enthaltung (11)
ADAC, ADV, BBS, BDI, BGL, BSK, BVMB, DSLV, GSV, HDB, mofair, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDMA, VDZ, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZVDS	AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BDB, BDR, BDS, bfub, BÖB, BSN, BUND, BVI, dbb, DGB, DNR, DSTV, EVG, FUSS, Germanwatch, GRV, IDRF, IKM, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDR, VDV, ver.di, ZIV	ACE, BDEW, BdKEP, BGA, Bitkom, BVTM, DTV, DVF, en2x, FWSV, VDB

**Ergebnispunkt 127****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

Ein weiterer Dissens besteht im Hinblick auf die Bedeutung der Reisezeitgewinne in der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) bzw. den damit verbundenen Zielkonflikt:

*Dissensposition A:*

Einige Verbände vertraten die Auffassung, dass die bisherige Praxis der vollumfänglichen Berücksichtigung der Reisezeitgewinne (einschließlich der sogenannten kleinen Reisezeitgewinne) bei der Ermittlung der Nutzenwirkungen erwogener Aus- und Neubaumaßnahmen weiterhin sinnvoll und notwendig sei.

*Dissensposition B:*

Demgegenüber vertraten einige andere Verbände die Auffassung, dass die bisherige Bewertung der streckenbezogenen Reisezeitgewinne in der NKA zu einem Kreislauf endlosen Wachstums in der Infrastrukturplanung führe und daher reformiert werden müsse. Die Verkehrsplanung habe derzeit Reisezeitgewinne mit ihrer großen Bedeutung in der NKA als De-facto-Ziel. Zugleich bleibe das Reisezeitbudget der Reisenden konstant. Damit reize die Verkehrsplanung ein immer weitergehendes Wachstum der individuellen Streckenlängen an – mit negativen Folgen wie steigendem Energieaufwand, mehr Lärm und dem Verdrängen lokaler Infrastrukturen. Reisezeitgewinne würden mittelfristig durch längere Reisen überkompensiert, beruhten auf wissenschaftlich angreifbaren Annahmen und hätten eine deutlich zu große Bedeutung. Sie sollten daher aus Sicht dieser Verbände zukünftig anders bewertet und stärker begrenzt werden.

Diesem Dissens wurde ein Prüfwunsch beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

*Prüfwunsch:*

Das BMDV möge prüfen, wie streckenbezogene Reisezeitgewinne so bewertet werden können, dass sie nicht zu einem Kreislauf endlosen Wachstums führen.

Dissensposition A (20)	Dissensposition B (21)	Enthaltung (21)
ADAC, ADV, AvD, BGL, BVMB, DSLV, DSTV, GSV, HDB, IDRF, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDMA, WV Stahl, ZDB, ZDH	AGV MOVE, ApS, bcs, BDB, BDR, BDS, bfub, BUND, BVI, DGB, DNR, EVG, FUSS, Germanwatch, GRV, IKM, NABU, SRL, VCD, ver.di, ZIV	ACE, BBS, BDEW, BDI, BdKEP, BGA, Bitkom, BÖB, BSK, BSN, BVTM, dbb, DTV, DVF, en2x, FWSV, VDB, VDR, VDV, VDZ, ZVDS

**Ergebnispunkt 128****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Einige Verbände sind der Meinung, dass Umwelt- und Klimaschutzbelange zukünftig vorrangig zu den verkehrlichen Belangen berücksichtigt werden sollen, um damit ihrer gestiegenen Bedeutung im Zielsystem des BVMP 2040 zu entsprechen.

*Dissensposition B:*

Einige andere Verbände sind hingegen der Meinung, dass verkehrliche Belange zukünftig weiterhin vorrangig zu den Umwelt- und Klimaschutzbelangen berücksichtigt werden sollen.

Dissensposition A (20)	Dissensposition B (27)	Enthaltung (15)
AGV MOVE, ApS, bcs, BDR, bfub, BUND, BVI, DGB, DNR, DSTV, EVG, FUSS, Germanwatch, GRV, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDZ, ZIV	ACE, ADV, AvD, BBS, BDB, BDI, BDS, BGA, BGL, BSK, BSN, BVMB, DSLV, FWSV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDMA, WV Stahl, ZDB, ZVDS	ADAC, BDEW, BdKEP, Bitkom, BÖB, BVTM, dbb, DTV, DVF, en2x, VDB, VDR, VDV, ver.di, ZDH

**Ergebnispunkt 129****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Der BVMP 2040 soll als übergeordneter, auf einer strategischen Langfrist-Verkehrsprognose basierender Plan wichtige Weichen für die langfristige Weiterentwicklung der Bundesverkehrswege und der Rahmenbedingungen für die Mobilität in Deutschland stellen.

Zugestimmt (60)	Abgelehnt (4)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BUND, BVI, DNR, NABU	ApS, BDEW, Bitkom, BVTM, DGB, DTV, Germanwatch, VDB

**Ergebnispunkt 130****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Aus Sicht einiger Verbände muss der BVMP 2040 die Freiheit haben, ziel- und leitbildgebunden, aber losgelöst von Festlegungen anderer, parallel ablaufender (Planungs-) Prozesse die dazu erforderlichen Rahmenbedingungen zu entwickeln bzw. Prioritäten zu setzen

*Dissensposition B:*

Aus Sicht einiger anderer Verbände muss der BVMP 2040 übergeordnete gesellschaftliche und ökologische Entwicklungen sowie politische und gesetzliche Zielsetzungen einhalten. Zudem muss er die Freiheit haben, ziel- und leitbildgebunden, in Abstimmung mit Festlegungen anderer, parallel ablaufender (Planungs-)Prozesse die dazu erforderlichen Rahmenbedingungen zu entwickeln bzw. Prioritäten zu setzen.

Dissensposition A (17)	Dissensposition B (31)	Enthaltung (14)
ADV, BDB, BDI, BDS, BGL, BSK, BVMB, DSLV, HDB, IDRF, Pro Mobilität, VCI, VDA, VDMA, VDR, WV Stahl, ZVDS	ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BdKEP, BDR, bfub, BGA, BÖB, BSN, BUND, BVI, dbb, DGB, DNR, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VBI, VCD, ver.di, ZIV	ADAC, BBS, BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, en2x, GSV, IKM, VDB, VDV, VDZ, ZDB, ZDH

**Ergebnispunkt 131****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Der BVMP 2040 sollte die Entwicklungen in den verschiedenen anderen (Planungs-) Prozessen im Blick haben, insoweit Wechselwirkungen und klare Bezüge zur Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung bestehen.

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, en2x, VDB

**Ergebnispunkt 132****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Der Bedarf zur Synchronisierung bzw. Schaffung klarer Schnittstellen zu solchen (Planungs-) Prozessen mit unmittelbaren Bezügen zur Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung sollte strukturiert geprüft, benannt und, sofern geboten, im Wege geordneter Verfahren im BVMP 2040 bzw. in den jeweiligen (Planungs-)Prozessen definiert werden, um mögliche konkrete Anforderungen aneinander identifizieren und zukünftig in geeigneter Weise berücksichtigen zu können.

Zugestimmt (54)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	ADV	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, en2x, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 133****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Relevante Entwicklungen in anderen (Planungs-)Prozessen mit unmittelbarem Bezug zur Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung sollten nach Möglichkeit auch über die dem BVMP 2040 zugrunde gelegte strategische Langfrist-Verkehrsprognose berücksichtigt werden.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, Bitkom, BUND, BVI, BVTM, DTV, en2x, VDB

**Ergebnispunkt 134****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Im Hinblick auf die Prüfung des Bedarfs für Synchronisierungen bzw. die Einrichtung von klaren Schnittstellen zu den Aktivitäten von Ländern und Kommunen wird auf die unter dem vorherigen Abschnitt dargelegten Punkte und Prüfwünsche verwiesen. Dies schließt auch die Prüfung der Möglichkeiten des Bundes ein, im Rahmen seiner eigenen Zuständigkeiten die rechtlichen und sonstigen Rahmenbedingungen für die Aktivitäten von Ländern und Kommunen zur eigenständigen Weiterentwicklung ihrer Verkehrsinfrastruktur und Förderung von bedarfsgerechter, nachhaltiger Mobilität konsistent weiterzuentwickeln. Dabei geht es ausdrücklich nicht darum, die Kompetenzen bzw. Zuständigkeiten zwischen Bund, Ländern und Kommunen zu verändern, sondern zu unterstützen.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 135****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Es ist davon auszugehen, dass etwaige Möglichkeiten des Bundes, die im Zuge der Aufstellung des BVMP 2040 identifiziert werden, oftmals nur im Rahmen anderer Prozesse realisiert werden können bzw. müssen. Der BVMP 2040 kann auf diese identifizierten Möglichkeiten des Bundes außerhalb seines eigenen Geltungsbereichs hinweisen.

Zugestimmt (51)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (11)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	ApS, BDEW, Bitkom, BUND, BVI, BVTM, DTV, Germanwatch, NABU, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 136****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Eine wichtige Möglichkeit des Bundes zur Unterstützung von Ländern und Kommunen sind Finanzhilfen bzw. Förderprogramme. Die entsprechenden Mittel sollten verlässlich längerfristig verfügbar sein bzw. entsprechend verstetigt werden, um die Planungssicherheit für Länder und Kommunen zu stärken.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 137****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Bereitstellung finanzieller Unterstützung für Länder und Kommunen sollte der Bund an den Beitrag zur Zielerreichung bzw. die Einhaltung von Anforderungen des BVMP 2040 knüpfen.

Zugestimmt (51)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (11)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVI, BVMB, dbb, DSLV, DSTV, DVF, en2x, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BUND, BVTM, DGB, DNR, DTV, EVG, FUSS, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 138****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Weitgehender Konsens**

Der Grundsatz „Erhalt vor Aus- und Neubau“ bei den Bundesverkehrswegen ist wichtig und richtig. Er muss auch dem BVMP 2040 zugrunde gelegt werden.

Zugestimmt (54)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BGA	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, DVF, VDB, VDV

**Ergebnispunkt 139****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

Grundsätzlich beeinflusst die Höhe des verfügbaren Gesamtinvestitionsbudgets für die Weiterentwicklung der Bundesverkehrswege, ob bzw. wie stark Zielkonflikte hinsichtlich der Verteilung von Finanzmitteln bestehen. Dissens bestand jedoch hinsichtlich der Frage, für welche Verkehrsträger der Aus- und Neubau prioritär erfolgen solle, sowie hinsichtlich der Bereitstellung von Investitionsmitteln und Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten:

*Dissensposition A:*

Aus Sicht einiger Verbände beeinflusst die Höhe des verfügbaren Gesamtinvestitionsbudgets für die Weiterentwicklung der Bundesverkehrswege, ob bzw. wie stark Zielkonflikte hinsichtlich der Verteilung von Finanzmitteln für die Erhaltung und Instandsetzung der Bestandsnetze aller drei Verkehrsträger einerseits sowie deren bedarfsgerechten, zielorientierten Aus- und Neubau andererseits bestehen. Deshalb bedürfe es der Bereitstellung ausreichender Investitionsmittel sowie Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten.

*Dissensposition B:*

Aus Sicht anderer Verbände beeinflusst die Höhe des verfügbaren Gesamtinvestitionsbudgets für die Weiterentwicklung der Bundesverkehrswege, ob bzw. wie stark Zielkonflikte hinsichtlich der Verteilung von Finanzmitteln für die Erhaltung und Instandsetzung der Bestandsnetze aller drei Verkehrsträger einerseits sowie des bedarfsgerechten, zielorientierten Aus- und Neubaus des Schienennetzes andererseits bestehen. Deshalb bedürfe es unter Einhaltung der Klimaschutzziele der Bereitstellung ausreichender Investitionsmittel sowie Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten.

Dissensposition A (25)	Dissensposition B (25)	Enthaltung (11)
ADAC, ADV, AvD, BBS, BDB, BDI, BDS, BGA, BGL, BÖB, BSK, BVI, BVMB, DSLV, GSV, HDB, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDMA, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZVDS	AGV MOVE, ApS, bcs, BDR, bfub, BUND, DGB, DNR, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDR, VDV, VDZ, ver.di, ZIV	ACE, BDEW, BdKEP, Bitkom, BSN, BVTM, dbb, DTV, en2x, IDRF, IKM, VDB

**Ergebnispunkt 140****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Ein Schwerpunkt beim Erhalt, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur sollte auf dem Schutz vor den im Zuge des Klimawandels zunehmenden extremen Wetterereignissen liegen.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 141****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Folgekosten für die spätere Erhaltung von Aus- bzw. Neubauprojekten sollten im BVMP 2040 transparent im Projektsteckbrief abgeschätzt werden.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 142****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Bei (zu) knappen Ressourcen (Investitionsmittel, Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten) und daraus resultierenden Zielkonflikten zwischen Erhalt einerseits sowie Aus- und Neubau andererseits bestehen unterschiedliche Auffassungen der Verbände über den Umgang damit:

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Einige Verbände befürworten eine konsequente Anwendung des Grundsatzes „Erhalt vor Aus- und Neubau“ insbesondere beim Verkehrsträger Straße, um Engpässe beim aus ihrer Sicht weitgehend vollständigen Straßennetz zu vermeiden und das Straßennetz durch den Ausbau des Schienennetzes zu entlasten. Zusätzlich verweisen sie darauf, dass jeder weitere Aus- und Neubau auch die Gesamtkosten für die Erhaltung der Bestandsnetze erhöht.

*Dissensposition B:*

Andere Verbände betonen, dass die Realisierung der wichtigsten Aus- und Neubauprojekte bei allen Verkehrsträgern aus ihrer Sicht ebenfalls unabdingbar für die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze als Grundlage für weiteres Wirtschaftswachstum ist. Daher braucht es aus Sicht dieser Verbände bei der Umsetzung des Grundsatzes „Erhalt vor Aus- und Neubau“ ein gewisses Maß an Flexibilität im Hinblick auf die Verteilung der verfügbaren Investitionsmittel.

Dissensposition A (26)	Dissensposition B (27)	Enthaltung (9)
ACE, AGV MOVE, ApS, bcs, BDB, BDR, BDS, BSN, BUND, BVI, DGB, DNR, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDR, VDV, ver.di	ADAC, ADV, AvD, BBS, BDI, BdKEP, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BVMB, DSLV, DSTV, GSV, HDB, IDRF, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDMA, VDZ, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZVDS	BDEW, Bitkom, BVTM, dbb, DTV, DVF, IKM, VDB, ZIV

**Ergebnispunkt 143****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Eine klarere zeitliche, finanzielle und inhaltliche Priorisierung in der Planung und Realisierung von Aus- und Neubauprojekten ist wünschenswert. Sie sollte darauf ausgerichtet sein, die Erreichung der im BVMP 2040 festgelegten Ziele bestmöglich zu unterstützen und die dafür maßgeblichen Projekte gezielt voranzutreiben – auch in Abgrenzung zu anderen, im Vergleich weniger wichtigen Projekten.

Zugestimmt (52)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (9)
ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BVI	ACE, BDEW, Bitkom, BUND, BVTM, DNR, DTV, NABU, VDB

**Ergebnispunkt 144****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Gleichzeitig sollte der BVMP 2040 den Bedarf für die ziel- und leitbildorientierte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes ergebnisoffen ermitteln, ohne sich dabei zu stark an finanziellen Restriktionen bzw. Einschränkungen bei den Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten zu orientieren. Der BVMP 2040 sollte solche einschränkenden Aspekte aber auch in den Blick nehmen.

Zugestimmt (50)	Abgelehnt (4)	Enthaltung (8)
ADAC, ADV, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BUND, BVI, DNR, NABU	ACE, ApS, BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, Germanwatch, VDB

**Ergebnispunkt 145****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Es ist sinnvoll und wichtig, die Planungs- und Baukapazitäten zu steigern und zu priorisieren sowie weiter an der Vereinfachung und Beschleunigung der Planungsprozesse zu arbeiten. Der BVMP 2040 kann darauf hinweisen, die Erarbeitung von Lösungsansätzen und deren Umsetzung muss jedoch außerhalb des BVMP 2040 erfolgen.

Zugestimmt (47)	Abgelehnt (4)	Enthaltung (11)
ADAC, ADV, AGV MOVE, AvD, BBS, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BUND, BVI, DNR, NABU	ACE, ApS, bcs, BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, FUSS, Germanwatch, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 146****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Bei der Anmeldung erwogener Aus- und Neubauprojekte sollte bei „institutionellen Anmeldern“ bzw. Vorhabenträgern die Angabe einer möglichst belastbaren Abschätzung der benötigten Planungs- und Baukapazitäten unter Berücksichtigung der erwartbar vorhandenen (eigenen) Planungs- und Baukapazitäten vorgesehen werden.

Zugestimmt (49)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (12)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	BVI	ApS, BDEW, Bitkom, BUND, BVTM, DNR, DTV, FUSS, Germanwatch, NABU, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 147****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Weitgehender Konsens**

Grundsätzlich bedarf es bei einer gestiegenen Bedeutung der Belange des Klima- und Umweltschutzes entsprechender Regelungen in den Verfahren und Methoden zur Aufstellung des BVMP 2040, um diese adäquat zu operationalisieren.

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (2)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	ADV, BGL	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 148****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Weitgehender Konsens**

Vor diesem Hintergrund sollte die Rolle und Bedeutung der im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) durchzuführenden Alternativenprüfung weiter gestärkt und weiterentwickelt werden. Dies umfasst auch eine höhere Transparenz über die durchgeführten Prüfungen und deren Ergebnisse.

Zugestimmt (54)	Abgelehnt (2)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	ADV, BGL	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 149****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die gesetzlichen Klimaziele sind einzuhalten. Allerdings kann der BVMP 2040 die Erreichung dieser Ziele nur unterstützen, da diese von einer Vielzahl externer Faktoren abhängt, die teilweise außerhalb des Geltungs- bzw. Einflussbereichs des BVMP 2040 bzw. der Verkehrspolitik insgesamt liegen. Es ist daher zügig ein Konzept zu entwickeln, wie mit der Erreichung dieser Ziele konkret im BVMP 2040 bzw. in der in diesem Rahmen durchzuführenden SUP umgegangen werden sollte.

Zugestimmt (57)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BdKEP, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, en2x, EVG, FUSS, FWSV, Germanwatch, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

## 4.8 Konsolidierte Ergebnisse der Arbeitsgruppe 8 „Konzept für den BVMP II: Verfahren, Methoden und Prognosen“

### Ergebnispunkt 150

#### Konsolidiertes Ergebnis: Dissens



Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

#### *Dissensposition A:*

Einige Verbände vertreten die Auffassung, dass die Verfahren und Methoden im Zuge der Aufstellung des BVMP 2040 wie folgt weiterentwickelt werden sollten:

- Strategische Elemente sollten aus Sicht dieser Verbände grundsätzlich im BVMP 2040 stärker als in den bisherigen Bundesverkehrswegeplänen bzw. als im BVWP 2030 integriert werden.
- Es bedürfe entsprechender Regelungen in den Verfahren und Methoden etwa bei der Auswahl, Bewertung und Priorisierung erwogener Maßnahmen, damit der BMVP 2040 bzw. die in ihm enthaltenen Maßnahmen wirksam und verbindlich signifikante Beiträge zur Erreichung der im Plan definierten Ziele leisten könnten (adäquate Operationalisierung der Zielorientierung des Plans).
- Die Entscheidung über die Festlegung der zu bewertenden Aus- und Neubauvorhaben solle aus Sicht dieser Verbände anhand noch zu definierender, klarer und nachvollziehbarer fachlicher Kriterien bzw. zielorientierter Anforderungen erfolgen. In diesem Zusammenhang solle auch die gemäß der Strategischen Umweltprüfung (SUP) durchzuführende Alternativenprüfung gestärkt werden, insbesondere im Hinblick auf verkehrsträgerübergreifende Betrachtungen.
- Bei der Bewertung bzw. Priorisierung erwogener Aus- und Neubaumaßnahmen solle aus Sicht dieser Verbände noch stärker als bisher deren Netzcharakter bzw. ihr Beitrag zur ganzheitlichen Entwicklung und zur Steigerung der Resilienz der Verkehrsnetze betrachtet werden.
- Die im BVMP 2040 als prioritär definierten Aus- und Neubauprojekte sollten aus Sicht dieser Verbände im Rahmen der Umsetzung des BVMP 2040 von den Vorhabenträgern auch tatsächlich prioritär geplant und umgesetzt werden (vorbehaltlich etwaiger Verzögerungen bei einzelnen Projekten etwa durch Klagen oder ähnliches). Hierfür bedürfe es im BVMP 2040 im Vergleich zu vorherigen Bundesverkehrswegeplänen voraussichtlich auch einer klareren Priorisierung der Projekte.

*Dissensposition B:*

Demgegenüber wünschten sich einige andere Verbände im Rahmen der Aufstellung des BVMP 2040 vor dem Hintergrund der bestehenden Klima- und Umweltziele eine grundlegende Neuausrichtung der Verfahren und Methoden der Bundesverkehrswegeplanung:

- Diese Neuausrichtung solle dahingehend erfolgen, dass insbesondere die Klima-, Energieeffizienz- und Umweltziele bzw. eine klimaneutrale Mobilität von Menschen und Gütern durch definierte Maßnahmen in konkreten Politikszenerarien erreicht würden.
- Diese Verbände sprechen sich daher für eine klare Zielorientierung in der deutschen Verkehrspolitik aus. Der Anspruch, der Aufgabenstellung eines BVMP eine verkehrspolitische Zielbestimmung voranzustellen, sei deshalb im Grundsatz zu unterstützen. Die Ziele des Klimaschutzes sowie hieraus abgeleitete Ziele (Modal Split etc.) seien hier einzuhalten.
- Aus Sicht dieser Verbände seien dabei die Ziele für die Entwicklung des Modal Split für den Verkehrsträger Schiene insbesondere in der Verkehrsprognose umfassend zu berücksichtigen und den CO<sub>2</sub>-Emissionen sei in Orientierung an der Praxis im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bzw. der dort geregelten „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)“ in der BVWP-Bewertungsmethodik ein deutlich stärkeres Gewicht beizumessen. Diese Korrekturen sollten bereits im Rahmen der laufenden Bedarfsplanüberprüfung erfolgen.
- Bei der anschließenden Aufstellung des BVMP 2040 sei dann zusätzlich zur weiteren Absicherung der Modal-Split-Ziele für den Verkehrsträger Schiene das Ziel der Steigerung der Netzresilienz zu berücksichtigen – sei es durch quantitative oder durch qualitative Ansätze.

Dissensposition A (24)	Dissensposition B (26)	Enthaltung (11)
ADAC, ADV, AvD, BBS, BDI, BGA, BGL, BSK, BVMB, DSLV, DVF, GSV, HDB, IDRF, IKM, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDMA, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZVDS	ACE, AGV MOVE, ApS, bcs, BDB, BDR, BDS, bfub, BUND, BVI, dbb, DGB, DNR, DSTV, EVG, FUSS, FWSV, GRV, Germanwatch, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDV, ver.di	BDEW, Bitkom, BÖB, BSN, BVTM, DTV, VDB, VDR, VDZ, ZIV, ZDS

**Ergebnispunkt 151****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Im Bereich des Verkehrsträgers Schiene sollte die über das Deutschlandtaktkonzept entwickelte, an einem Zielfahrplan orientierte Infrastrukturentwicklung als strategisches Element aufgegriffen bzw. der Planung weiterhin zugrunde gelegt werden.

Zugestimmt (52)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDI, BDR, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDB, BDEW, BDS, Bitkom, BVTM, DSLV, DTV, IDRF, VDB

**Ergebnispunkt 152****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Der bereits im BVWP 2030 angelegte Grundsatz „Erhalt vor Aus- und Neubau“ sollte auch dem BVMP 2040 zugrunde gelegt werden.

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS		ADV, BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 153****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Umsetzung des BVMP 2040 sollte anhand eines Monitorings in regelmäßigen Abständen überwacht werden.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 154****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Im Zuge der Aufstellung des BVMP 2040 sollten seitens des BMDV einige „Basisanalysen“ als Grundlage für mögliche strategische Festlegungen durchgeführt werden:

- eine Analyse zu den mittels der verschiedenen Verkehrsträger gegebenen Erreichbarkeiten, aufgliedert nach Güter- und Personenverkehr;
- eine langfristige Folgekostenabschätzung für alle Verkehrsinfrastrukturen für die Bereiche Erhaltung und Instandsetzung, Modernisierung und externe Kosten über deren gesamte Lebensdauer;
- eine Abschätzung über den zukünftig benötigten und folglich für den Verkehrssektor bereitzustellenden Primär- bzw. Endenergiebedarf.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 155****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Aus Sicht einiger Verbände wird die Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich der Zielerreichung der Klima- und Umweltschutzziele nur einen begrenzten Beitrag leisten können. Aus Sicht dieser Verbände seien die politisch festgeschriebenen Ziele (u. a. im Koalitionsvertrag) zu Marktanteilszielen der Verkehrsträger im Güterverkehr bzw. Fahrgastaufkommen im Personenverkehr keine geeigneten Ziele, um diese in der strategischen Langfrist-Verkehrsprognose als realisiert zugrunde zu legen, wenn sie dann in der Realität nicht erreicht würden bzw. nur mit einem Maßnahmenumfang, der absehbar nicht realisierbar sei. Das sei auch unökonomisch.

*Dissensposition B:*

Aus Sicht einiger anderer Verbände soll die Methodik des BVMP 2040 zielorientiert erfolgen und dabei sichergestellt sein, dass die Ziele des Klima- bzw. Umweltschutzes durch entsprechende Maßnahmen erreicht würden.

Dissensposition A (16)	Dissensposition B (32)	Enthaltung (13)
ADAC, ADV, BBS, BDI, BGL, BVMB, DSLV, HDB, IDRF, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDZ, WV Stahl, ZVDS	AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BDB, BDR, BDS, bfub, BSK, BSN, BUND, BVI, dbb, DGB, DNR, DSTV, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDMA, VDV, ver.di, ZDS, ZIV	ACE, BDEW, BGA, Bitkom, BÖB, BVTM, DTU, DVF, IKM, VDB, VDR, ZDB, ZDH

**Ergebnispunkt 156****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Das (abgeleitete) Ziel der Verbesserung der Zuverlässigkeit bzw. Resilienz sollte sowohl bei der Erhaltung der Bestandsnetze als auch bei Aus- und Neubauvorhaben gestärkt werden.

Zugestimmt (52)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	NABU	BDEW, Bitkom, BUND, BVI, BVTM, DNR, DTU, VDB

**Ergebnispunkt 157****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**

Das (abgeleitete) Ziel der Steigerung der Energieeffizienz soll gestärkt werden.

Zugestimmt (56)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (5)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 158****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Einige Verbände sehen es nicht als zielführend an, die im Koalitionsvertrag dargestellten Marktanteils- werte beim Schienenverkehr dem BVMP 2040 zugrunde zu legen.

*Dissensposition B:*

Aus Sicht einiger anderer Verbände sollten die im Koalitionsvertrag aufgegriffenen Marktanteilsziele im Güterverkehr (im Jahr 2030 Erreichung eines Anteils von 25 % des Schienengüterverkehrs und von 12 % der Binnenschifffahrt an der gesamten Güterverkehrsleistung) dem BVMP 2040 bzw. der ihm zugrunde liegenden strategischen Langfrist-Verkehrsprognose als Prämisse zugrunde gelegt werden.

Dissensposition A (15)	Dissensposition B (30)	Enthaltung (16)
ADAC, ADV, BBS, BGL, BSK, BVMB, DSLV, GSV, HDB, IDRF, Pro Mobilität, VBI, VDA, WV Stahl, ZDB	AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BDB, BDR, BDS, bfub, BÖB, BSN, BUND, BVI, dbb, DGB, DNR, DSTV, DVF, EVG, FUSS, GRV, Germanwatch, IKM, mofair, Pro Bahn, SRL, VCD, VDMA, VDV, ver.di, ZVDS	ACE, BDEW, BDI, BGA, Bitkom, BVTM, DTV, FWSV, NABU, VCI, VDB, VDR, VDZ, ZDH, ZDS, ZIV

**Ergebnispunkt 159****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Aus Sicht einiger Verbände ist die umfassende Bewertung der erwogenen Aus- und Neubauvorhaben einschließlich der Nutzen-Kosten-Analysen zum Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit von Projekten im Rahmen der Erstellung des BVMP 2040 wichtig bzw. zentral und sollte beibehalten werden.

*Dissensposition B:*

Aus Sicht anderer Verbände ist diese umfassende Bewertung einschließlich der Nutzen-Kosten-Analysen im Rahmen der Erstellung des BVMP 2040 zwar wichtig, sollte aber, wenn sie beibehalten wird, deutlich angepasst und anders zugunsten einer höheren Bedeutung von Natur- und Klimaschutz gewichtet werden.

Dissensposition A (22)	Dissensposition B (29)	Enthaltung (10)
ADAC, ADV, AvD, BBS, BDI, BGA, BGL, BSK, BVMB, DSLV, DVF, GSV, HDB, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZVDS	ACE, AGV MOVE, ApS, bcs, BDB, BDR, BDS, bfub, BÖB, BSN, BUND, BVI, DGB, DNR, DSTV, EVG, FUSS, FWVS, GRV, Germanwatch, IDRF, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDMA, VDV, ver.di, ZIV	BDEW, Bitkom, BVTM, dbb, DTV, IKM, mofair, VDB, VDR, VDZ

**Ergebnispunkt 160****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Hinsichtlich der Zweckmäßigkeit einer erneuten Bewertung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der Bedarfsplanvorhaben zu einem späteren Zeitpunkt, etwa nach Abschluss der Vorplanung oder vor Realisierungsbeginn, gab es unterschiedliche Auffassungen:

*Dissensposition A:*

Einige Verbände plädieren aus verfahrensökonomischen Gründen und mit Verweis auf eine Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene für den Wegfall dieser erneuten Bewertung.

*Dissensposition B:*

Andere Verbände befürworten diese hingegen und verweisen dabei neben den bestehenden haushaltsrechtlichen Anforderungen gemäß § 7 Bundeshaushaltsordnung (BHO) darauf, dass aufgrund der oftmals sehr langen zeitlichen Abstände zwischen der Projektbewertung zur Entscheidung über die Aufnahme in die Bedarfspläne einerseits und dem tatsächlichen Finanzierungs- bzw. Realisierungsbeginn der Projekte andererseits eine Aktualisierung der Nutzen- und Kostenermittlung geboten sei.

Dissensposition A (26)	Dissensposition B (14)	Enthaltung (21)
ADV, AGV MOVE, ApS, BBS, bcs, BGL, BSK, BSN, BVMB, DSLV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VCD, VDA, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZVDS	AvD, BDB, BDI, BDR, BDS, BGA, BÖB, DGB, EVG, FUSS, IDRF, IKM, SRL, VDMA	ACE, ADAC, BDEW, bfub, Bitkom, BUND, BVI, BVTM, dbb, DNR, DSTV, DTV, DVF, FWSV, VCI, VDB, VDR, VDV, VDZ, ver.di, ZIV

**Ergebnispunkt 161****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Der BVMP 2040 sollte den Bedarf – hier verstanden als die aus Sicht der zielorientierten Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes dringlichsten Erhaltungs-, Aus- und Neubaumaßnahmen – einschließlich des damit verbundenen Investitionsbedarfs ergebnisoffen ermitteln. Aufgrund erwartbarer finanzieller Restriktionen bzw. Einschränkungen bei den Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten sollte dies mit einer klaren, zielorientierten Priorisierung des ermittelten Bedarfs verbunden sein. Damit wird eine wichtige Grundlage für den Gesetzgeber geschaffen, unter Berücksichtigung der Haushaltslage über die Bereitstellung von Investitionsmitteln zu entscheiden.

Diesem Konsens wurde ein Prüfwunsch beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

**Prüfwunsch:**

Aus Sicht einiger Verbände bestehe dabei seitens des BMDV das Erfordernis, bei der erforderlichen klaren, zielorientierten Priorisierung zum einen die Erreichung der Klimaschutzziele in den Mittelpunkt zu stellen. Zum anderen solle beim Verkehrsträger Straße der Fokus eindeutig auf Erhalt und Sanierung gelegt werden, während beim Verkehrsträger Schiene aufgrund des bestehenden Nachholbedarfs daneben auch auf dem Aus- bzw. Neubau des Netzes ein wichtiger Fokus liegen müsse.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRf, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVI, BVTM, DSLV, DTV, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 162****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**

Zudem sollte der BVMP 2040 aber auch tatsächliche Restriktionen, wie zum Beispiel die oben genannten zu erwartenden finanziellen Restriktionen bzw. Einschränkungen bei den Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten, zukünftig besser adressieren und in den Kontext der strategischen Planung einordnen (vgl. Prüfwunsch).

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 163****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**

Ein verlässlicher über- und mehrjähriger Finanzrahmen ist sinnvoll und wünschenswert, weil damit mehr Investitionssicherheit und mehr Verlässlichkeit für die dem BVMP 2040 nachgelagerten Planungsverfahren bzw. für die Fünfjahresplanung geschaffen werden könnte.

Diesem Konsens wurde ein Prüfwunsch beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

**Prüfwunsch:**

Es sollte geprüft werden, ob der angestrebte verlässliche über- und mehrjährige Finanzrahmen z. B. auch über Infrastrukturfonds erreicht werden könnte.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	BDR	BDEW, Bitkom, BVI, BVTM, DTV, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 164****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Ein klares Signal des Bundesgesetzgebers über die gesetzlich abgesicherte Einführung eines über- und mehrjährigen Finanzrahmens zur Erhöhung der Verlässlichkeit der planerischen Rahmenbedingungen wäre im Vorfeld der Aufstellung des BVMP 2040 wichtig.

Zugestimmt (51)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (10)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS,	–	ApS, BDEW, Bitkom, BUND, BVI, BVTM, DNR, DTV, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 165****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Ein verbindlicher über- und mehrjähriger Finanzrahmen könnte zudem hilfreich sein für die wichtige, anzustrebende Steigerung von Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten.

Zugestimmt (51)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (10)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS,	–	BDEW, Bitkom, BUND, BVI, BVTM, DNR, DTV, Germanwatch, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 166****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Das BMDV sollte im Zuge der Aufstellung des Konzepts für den BVMP 2040 ein Konzept zu den im weiteren Prozess vorgesehenen Beteiligungsverfahren entwickeln und frühzeitig transparent machen, zu welchen Zeitpunkten welche Akteure jeweils zu welchen Fragestellungen beteiligt werden bzw. welche Einflussmöglichkeiten jeweils bestehen. Dabei sollte auch transparent gemacht werden, welche Fragestellungen erst zu späteren Zeitpunkten, zum Beispiel im Rahmen nachgelagerter Planungsverfahren (Raumordnung, Planfeststellung), behandelt werden.

Diesem Konsens wurden zwei Prüfwünsche beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

*Prüfwunsch 1:*

Ein Prüfwunsch besteht darin, in diesem Konzept zusätzlich das „ob“ zur Beteiligung von Akteuren zu bestimmten Fragestellungen bzw. zu ihren Einflussmöglichkeiten zu betrachten.

*Prüfwunsch 2:*

Dabei sollte beispielsweise durch die grafische Darstellung des voraussichtlichen Suchraums bei Neubaustrecken transparent gemacht werden, welche Fragestellungen erst zu späteren Zeitpunkten, zum Beispiel im Rahmen nachgelagerter Planungsverfahren (Raumordnung, Planfeststellung) behandelt werden, insbesondere die Festlegung der Trassenvariante in der Planfeststellung.

Zugestimmt (50)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (10)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDS, bfub, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	BGL	BDEW, BDR, BGA, Bitkom, BVI, BVTM, DTV, DVF, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 167****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Ein nachvollziehbares, klar kommuniziertes Beteiligungskonzept mit der Darlegung, welche Einflussmöglichkeiten auf welcher Stufe (nicht) bestehen, ist im Sinne eines besseren Erwartungsmanagements wichtig, um die Akzeptanz sowohl der Verfahren als auch der Ergebnisse des BVMP 2040 zu steigern und den Prozess zu beschleunigen.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	BGL	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, DVF, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 168****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Es ist wichtig, die Öffentlichkeit bereits zu einem möglichst frühen Zeitpunkt an den strategischen Festlegungen der Planung zu beteiligen, wenn auch grundlegendere Ansätze noch angepasst werden können, beispielsweise eine Entscheidung über planerisch (nicht) weiter zu verfolgende Aus- bzw. Neubauprojekte bzw. über verschiedene Varianten ihrer planerischen Ausgestaltung.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS,	BGL	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, DVF, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 169****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Es wird anerkannt, dass die Durchführung einer guten Beteiligung im Zuge des Verfahrens zur Aufstellung des BVMP 2040 zusätzliche zeitliche, finanzielle und personelle Ressourcen in Anspruch nehmen wird.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	BDS	BDEW, Bitkom, BVI, BVTM, DTV, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 170****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Potenzial für die Einführung eines Monitorings für den BVMP 2040 wird insbesondere hinsichtlich einer transparenten Umsetzung sowohl des Gesamtplans als auch der einzelnen Projekte gesehen. Auf der Gesamtplanebene sollte über das Monitoring zum einen überprüft werden, ob bzw. welche wirksamen Beiträge in ausreichender Größenordnung zur Erreichung der Ziele des BVMP 2040 erfolgen bzw. erfolgt sind. Zum anderen sollte überprüft werden, ob die im BVMP 2040 enthaltenen Bedarfsplanprojekte auch entsprechend der dort vorgesehenen Priorisierung umgesetzt werden bzw. wurden.

Diesem Konsens wurde ein Prüfwunsch beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

**Prüfwunsch:**

Zu diesem Konsenspunkt wurde seitens einiger Verbände angemerkt, dass zu prüfen sei, wie die Ziele des BVMP 2040 klar definiert werden könnten. Dabei seien auch die Klimaschutzziele, die Modal-Split-Ziele im Güterverkehr und die Ziele im Bereich der Biodiversität zu berücksichtigen.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVI, BVTM, DTV, FUSS, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 171**

**Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**



Auf der Einzelprojektebene könnte das Monitoring an das bestehende Projektinformationssystem PRINS angelehnt bzw. angeknüpft werden. Dabei könnte zum einen die Aktualisierung des Status der einzelnen Bedarfsplanprojekte („Sind Projekte noch ohne Planung, in Planung, in Bau oder umgesetzt bzw. liegt ein Planfeststellungsbeschluss vor?“) und des Ausblicks auf die voraussichtlichen nächsten Schritte („Welche Projekte gehen absehbar in Planung oder Bau?“) in einer zentral abrufbaren Datenbank nachgehalten werden.

Zum anderen könnten dort sukzessive bei Vorliegen der entsprechenden Informationen auch die Veränderungen der Wirkungen und Kosten der bereits umgesetzten Projekte im Vergleich zu den entsprechenden Annahmen im BVMP 2040 dargelegt werden.

Diesem Konsens wurden drei Prüfwünsche beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

*Prüfwunsch 1:*

Es soll geprüft werden, ob die Aktualisierung des Status der einzelnen Bedarfsplanprojekte periodisch oder kontinuierlich zu erfolgen hat.

*Prüfwunsch 2:*

Es soll geprüft werden, wie oft die Kosten fortgeschrieben und die Bewertungen aktualisiert werden. Es sollte eine Kosten- und Nutzenentwicklung nachgeführt werden.

*Prüfwunsch 3:*

Es soll geprüft werden, ob das Monitoring auf der Einzelprojektebene über die Anlehnung bzw. Anknüpfung an das bestehende Projektinformationssystem PRINS hinaus mit den Informationssystemen der Vorhabenträger verbunden werden könnte.

Zugestimmt (50)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (11)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDS, bfub, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	-	BDEW, BDR, BGA, Bitkom, BVI, BVTM, DTV, FUSS, VDA, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 172****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Weitgehender Konsens**

Auf der Grundlage der Ergebnisse des Monitorings sollte auch die Möglichkeit vorgesehen werden, bei einer unzureichenden Effektivität der zielorientierten Umsetzung des BVMP 2040 noch Nachsteuerungen vornehmen zu können.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	BGL	BDEW, Bitkom, BVI, BVTM, DTV, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 173****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Für einige Verbände bildet die bestehende Methodik zur Bewertung erwogener Aus- und Neubauprojekte grundsätzlich einen guten und weitgehend umfassenden Rahmen zur Ermittlung der projektbezogenen Wirkungen. Insofern bedarf es aus Sicht dieser Verbände für die zukünftige Weiterentwicklung der Methodik eher einiger punktueller Anpassungen, Ergänzungen und ggf. etwas anderer Schwerpunktsetzungen (auch durch veränderte Zins- und Wertansätze) anstelle einer grundlegenden Überarbeitung.

*Dissensposition B:*

Für andere Verbände hingegen bildet die bestehende Methodik zur Bewertung erwogener Aus- und Neubauprojekte grundsätzlich keinen guten, aber einen weitgehend umfassenden Rahmen zur Ermittlung der projektbezogenen Wirkungen. Aus ihrer Sicht bedarf es einer deutlichen Anpassung der Bewertungsmethodik, insbesondere einer höheren Gewichtung und umfassenderen Berücksichtigung der Natur- und Klimawirkungen.

Diesem Dissens wurden zwei Prüfwünsche beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

*Prüfwunsch 1:*

Bei der Gewichtung von Reisezeitgewinnen sollte berücksichtigt werden, dass diese bei streckenbezogener Berechnung durch längere Wege und neu induzierte Fahrten kompensiert oder gar überkompensiert werden können.

*Prüfwunsch 2:*

Kosten- bzw. Wertansätze, die, wie beispielsweise der Schadenskostensatz für das Treibhausgas CO<sub>2</sub>, stark einer naturwissenschaftlichen und ethischen Fundierung bedürften, sollten innerhalb des BMDV auch über den BVMP 2040 hinaus einheitlich festgelegt werden.

Dissensposition A (21)	Dissensposition B (28)	Enthaltung (12)
ADAC, ADV, BBS, BDI, BGA, BGL, BSK, BVMB, DSLV, DVF, GSV, HDB, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZVDS	AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BDB, BDR, BDS, bfub, BSN, BUND, BVI, DGB, DNR, DSTV, EVG, FUSS, FWSV, GRV, Germanwatch, IDRF, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDMA, VDV, verdi, ZIV	ACE, BDEW, Bitkom, BÖB, BVTM, dbb, DTV, IKM, mofair, VDB, VDR, VDZ

**Ergebnispunkt 174****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
**Weitgehender Konsens**

Es wird anerkannt, dass zum Beispiel die Berücksichtigung weiterer Projektwirkungen im Bewertungsverfahren oder eine detailliertere Betrachtung bestimmter Wirkungen zusätzliche zeitliche, finanzielle und personelle Ressourcen in Anspruch nehmen kann. Insofern kann es im Zuge der Aufstellung des BVMP 2040 auch zu einem Zielkonflikt kommen zwischen der Anforderung einer möglichst zügig durchgeführten Bewertungsphase und der zukünftig möglichen Abbildung weiterer relevanter Projektwirkungen im Bewertungsverfahren.

Diesem Konsens wurde ein Prüfwunsch beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

*Prüfwunsch:*

Dies gilt insbesondere, wenn die Methodik um weitere je Projekt zu ermittelnde Parameter ergänzt würde.

Zugestimmt (46)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (14)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DSLV, DSTV, DVF, FUSS, FWSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	DGB	ApS, BDEW, Bitkom, BUND, BVI, BVTM, DNR, DTV, EVG, Germanwatch, NABU, VCD, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 175****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Es besteht Konsens darüber, dass bei der Bewertung bzw. Priorisierung erwogener Aus- und Neubau- maßnahmen dem Beitrag zur Steigerung der Resilienz der Verkehrsnetze zukünftig eine größere Bedeu- tung zukommen sollte.

Allerdings besteht ein Dissens darüber, für welche Verkehrsträger dies der Fall sein sollte. Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Aus Sicht einiger Verbände ist die Steigerung der Resilienz insbesondere für die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße von Bedeutung, die nicht über ein nachgelagertes Netz verfügen, auf das Verkehre bei Störungen intramodal ausweichen können.

*Dissensposition B:*

Für andere Verbände ist die Steigerung der Resilienz hingegen für alle Verkehrsträger gleichermaßen von Bedeutung, insbesondere mit Blick auf Brückensanierungen bei der Straße.

Diesem Konsens wurde ein Prüfwunsch beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

*Prüfwunsch:*

Für die Schiene könnte die größere Bedeutung des Beitrags zur Steigerung der Resilienz auch durch Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb der BVWP-Methodik berücksichtigt werden, wie es im Bundestagsbeschluss zur Novelle des BSWAG angelegt ist.

Konsens und Dissensposition A (24)	Konsens und Dissensposition B (30)	Ablehnung (Konsens und Dissensposition) (0)	Enthaltung (7)
AGV MOVE, ApS, bcs, BDB, BDR, BDS, BÖB, BSN, BUND, BVI, DNR, EVG, FUSS, FWSV, GRV, Germanwatch, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDV, ZIV, ZVDS	ACE, ADAC, ADV, AvD, BBS, BDI, bfub, BGA, BGL, BSK, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, GSV, HDB, IDRF, IKM, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDMA, VDZ, ver.di, ZDB, ZDH, ZDS	-	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB, VDR, WV Stahl

**Ergebnispunkt 176****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**

Eine abschließende Einschätzung zu dieser Frage kann erst im Rahmen der gesamthaften Betrachtung der Verfahren des BVMP 2040 zur Bewertung und Priorisierung erwogener Aus- und Neubauprojekte erfolgen, nachdem diese vorgelegt wurden.

Zugestimmt (51)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (10)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DNR, DSLV, DSTV, FWFSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS		BDEW, Bitkom, BVTM, DGB, DTU, DVF, EVG, FUSS, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 177****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**

Das NKV bzw. die Ergebnisse der NKA sollten grundsätzlich weiterhin einen Stellenwert bei den Priorisierungsentscheidungen des BVMP 2040 einnehmen, auch vor dem Hintergrund der haushaltsrechtlichen Anforderung zur Erbringung eines Nachweises der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit.

Es bestehen unterschiedliche Auffassungen seitens der Verbände über den Stellenwert, der den Ergebnissen der NKA bei den Priorisierungsentscheidungen des BVMP zukommen sollte:

Zu diesem Konsens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Einige Verbände waren der Auffassung, dass den Ergebnissen der NKA hierbei ein hoher Stellenwert zukommen sollte.

*Dissensposition B:*

Demgegenüber waren andere Verbände der Auffassung, dass den Ergebnissen der NKA hierbei kein hoher Stellenwert zukommen sollte, sondern sehen stattdessen deutlichen Anpassungsbedarf bei dem Verfahren der NKA.

Konsens und Dissensposition A (19)	Konsens und Dissensposition B (25)	Ablehnung (Konsens und Dissensposition) (2)	Enthaltung (12)
ADAC, ADV, BBS, BDI, BDR, BGL, BVBM DSLV, DVF, GRV, GSV, HDB, Pro Mobilität, VDA, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDG, ZVDS	AGV MOVE, ApS, AvD, BDB, BDS, bfub, BÖB, BUND, BVI, dbb, DGB, DNR, DSTV, EVG, FUSS, FWFSV, Germanwatch, IDRF, mofair, NABU, Pro Bahn, VBI, VCD, VDMA, VDV	bcs, SRL	ACE, BDEW, BGA, Bitkom, BSN, BVTM, DTU, IKM, VCI, VDB, VDR, VDZ

**Ergebnispunkt 178****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Neben den Ergebnissen der NKA sollten die Ergebnisse weiterer Betrachtungen zukünftig im BVMP 2040 stärker auf die Priorisierungsentscheidungen im Plan Einfluss nehmen, da über das NKV keine umfassende Einordnung eines erwogenen Projekts möglich bzw. dafür auch die Betrachtung weiterer, nicht monetarisierter/monetarisierbarer Belange wichtig ist. Für eine sachgerechte gesamthafte Bewertung könnten dafür die Verfahren und Methoden des BVMP 2040 im Vergleich zum BVMP 2030 ggf. auch um weitere, dafür geeignete Verfahren ergänzt werden.

Zugestimmt (52)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (8)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BDR, BDS, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	ADV	bcs, BDEW, bfub, Bitkom, BVTM, DTV, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 179****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Insbesondere sollten höhere Beiträge zur Erreichung der Ziele des BVMP 2040 in den Bereichen Umwelt-, Natur- und/oder Klimaschutz sich auch positiv und wirksam auf die Dringlichkeitseinstufung der entsprechenden Projekte im BVMP 2040 auswirken.

Zugestimmt (53)	Abgelehnt (2)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	ADV, BGL	BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 180****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

*Dissensposition A:*

Einige Verbände waren der Auffassung, dass Reisezeitgewinne, insbesondere kleine Reisezeitgewinne in der Größenordnung weniger Minuten, im BVMP 2040 einen geringeren Einfluss auf die Priorisierung der Projekte haben sollten als in bisherigen Bundesverkehrswegeplänen.

*Dissensposition B:*

Demgegenüber vertraten andere Verbände die gegenteilige Auffassung, dass alle monetarisierten Nutzenwirkungen auch weiterhin in gleichem Maße berücksichtigt werden sollten.

Dissensposition A (28)	Dissensposition B (15)	Enthaltung (18)
AGV MOVE, ApS, BDB, BDR, BDS, bfub, BÖB, BSK, BUND, BVI, DGB, DNR, DSTV, EVG, FUSS, GRV, GSV, Germanwatch, IKM, NABU, SRL, VCD, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, ZIV, ZVDS	ADAC, ADV, AvD, BGL, BSN, BVMB, DSLV, DVF, HDB, IDRF, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, VBI, VDA	ACE, BBS, bcs, BDEW, BDI, BGA, Bitkom, BVTM, dbb, DTV, FWFSV, VCI, VDB, VDR, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS

**Ergebnispunkt 181****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Es besteht Konsens, dass als Grundlage für den BVMP eine Langfrist-Verkehrsprognose benötigt wird. In dieser sollten die Ergebnisse von Entwicklungs- bzw. Handlungsszenarien ausreichende Betrachtung finden.

Zugestimmt (50)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (10)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWFSV, GRV, GSV, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	NABU	BDEW, Bitkom, BUND, BVI, BVTM, DNR, DTV, Germanwatch, VCD, VDB

**Ergebnispunkt 182****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Es ist wünschenswert, eine Bandbreite von Entwicklungs- bzw. Handlungsszenarien in der Langfrist-Verkehrsprognose zu berücksichtigen. Hierüber ließen sich verschiedene Entwicklungspfade aufzeigen, die das Parlament bei seiner Entscheidungsfindung sinnvoll unterstützen könnten. Es wird anerkannt, dass dies auch zu längeren Bearbeitungszeiten im BMDV bzw. bei etwaigen seitens BMDV beauftragten Gutachtern zur Erstellung der Verkehrsprognose führen kann.

Diesem Konsens wurde ein Prüfwunsch beigefügt. Die Abstimmung bezog sich auf den Ergebnispunkt in dieser Form. Über Prüfwünsche wurde nicht abgestimmt.

*Prüfwunsch:*

Die Szenarien sollten verschiedene Fälle der (welt-)wirtschaftlichen Entwicklung enthalten. Es sollte auch ein zusätzliches vorsichtigeres (nicht auf stetiges Wachstum ausgerichtetes) Szenario aufgenommen werden.

Zugestimmt (48)	Abgelehnt (2)	Enthaltung (11)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DNR, DSLV, DSTV, DVF, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	ADV, BGL	bcs, BDEW, Bitkom, BVI, BVTM, DGB, DTV, EVG, NABU, VDB, VDR

**Ergebnispunkt 183****Konsolidiertes Ergebnis: Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Konsens

Die Entwicklungs- bzw. Handlungsszenarien sollten sich auf die wesentlichen, handhabbaren Stell-schrauben fokussieren und keine unbeschränkte Komplexität aufweisen.

Zugestimmt (52)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (9)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BVMB, dbb, DGB, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BUND, BVI, BVTM, DNR, DTV, NABU, VDB

**Ergebnispunkt 184****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Auch Zielszenarien sollten Teil der Langfrist-Verkehrsprognosen werden.

Zugestimmt (54)	Abgelehnt (1)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVI, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	ADV	bcs, BDEW, Bitkom, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 185****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Ziele sollten in geeigneter Weise in der Langfrist-Verkehrsprognose abgebildet werden. Dafür wurden verschiedene Wege diskutiert (s. u., Dissens).

Zugestimmt (54)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (7)
ACE, ADAC, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, DSTV, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	ADV, BDEW, Bitkom, BVI, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 186****Konsolidiertes Ergebnis: Weitgehender Konsens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
KonsensKonsolidiertes Ergebnis  
Weitgehender Konsens

Es sollte eine Art Monitoring der Zielerreichung im Sinne eines Prognose-Ist-Abgleichs in regelmäßigen, noch zu definierenden Abständen erfolgen.

Zugestimmt (55)	Abgelehnt (0)	Enthaltung (6)
ACE, ADAC, ADV, AGV MOVE, ApS, AvD, BBS, bcs, BDB, BDI, BDR, BDS, bfub, BGA, BGL, BÖB, BSK, BSN, BUND, BVMB, dbb, DGB, DNR, DSLV, DSTV, DVF, EVG, FUSS, FWSV, GRV, GSV, Germanwatch, HDB, IDRF, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, Pro Mobilität, SRL, VBI, VCD, VCI, VDA, VDMA, VDR, VDV, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS	–	BDEW, Bitkom, BVI, BVTM, DTV, VDB

**Ergebnispunkt 187****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

Es herrschte zwischen den teilnehmenden Verbänden Dissens bei der Frage, ob eine künftig dem BVMP 2040 zugrunde liegende Langfrist-Verkehrsprognose weiterhin bedarfs- bzw. nachfrageorientiert oder zukünftig erstmals zielorientiert aufgestellt werden sollte:

*Dissensposition A:*

Einige Verbände vertraten die Auffassung, dass die dem BVMP 2040 zugrunde liegende Langfrist-Verkehrsprognose weiterhin bedarfs- bzw. nachfrageorientiert aufgestellt werden sollte.

*Dissensposition B:*

Demgegenüber vertraten einige andere Verbände die Auffassung, dass die dem BVMP 2040 zugrunde liegende Langfrist-Verkehrsprognose erstmals zielorientiert aufgestellt werden sollte.

Dissensposition A (20)	Dissensposition B (30)	Enthaltung (11)
ADAC, ADV, BBS, BDI, BGL, BSK, BVMB, DSLV, GSV, HDB, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDA, VDR, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZVDS	ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BDB, BDR, BDS, bfub, BSN, BUND, BVI, dbb, DGB, DNR, DSTV, EVG, FUSS, FWSV, GRV, Germanwatch, IDRF, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDMA, VDV, ZIV	BDEW, BGA, Bitkom, BÖB, BVTM, DTV, DVF, IKM, VDB, VDZ, ver.di

**Ergebnispunkt 188****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

Mit Blick auf die Berücksichtigung von Zielen in der Prognose (diese wurde konsensuell als wünschenswert gesehen, s. o.) wurden verschiedene Wege am Beispiel der verkehrspolitischen Modal-Split-Ziele für den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt diskutiert. Dabei bestand zu folgender Thematik ein Dissens:

*Dissensposition A:*

Aus Sicht einiger Verbände soll ein mögliches Ziel in den Langfrist-Verkehrsprognosen nicht als Wert berücksichtigt werden, sondern – entsprechend der bisherigen Vorgehensweise – in Form der zur Zielerreichung vorgesehenen Maßnahmen. Über Letztgenannte ließe sich beispielsweise der als Konsens festgehaltene Wunsch der teilnehmenden Verbände bezüglich eines „Monitorings der Zielerreichung“ (s. o.) realisieren. Auf einer solchen Grundlage wäre im Bedarfsfall dann eine zielgerichtete Nachjustierung möglich. Bei Berücksichtigung pauschaler Zielwerte ohne Nennung der zur Zielerreichung angeordneten Maßnahmen wäre hingegen kein vergleichbares Monitoring möglich.

*Dissensposition B:*

Aus Sicht einiger anderer Verbände soll ein mögliches Ziel in den strategischen Langfrist-Verkehrsprognosen auch als entsprechender, zu erreichender Wert berücksichtigt werden.

Dissensposition A (19)	Dissensposition B (20)	Enthaltung (22)
ADAC, ADV, BBS, BDB, BDR, BDS, bfub, BÖB, BSK, BVMB, DSTV, FWSV, IDRF, Pro Mobilität, VBI, VCI, VDMA, WV Stahl, ZDS	ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BUND, BVI, DGB, DNR, DSLV, EVG, GRV, GSV, Germanwatch, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDV	BDEW, BDI, BGA, BGL, Bitkom, BSN, BVTM, dbb, DTV, DVF, FUSS, HDB, IKM, VDA, VDB, VDR, VDZ, ver.di, ZDB, ZDH, ZVDS, ZIV

**Ergebnispunkt 189****Konsolidiertes Ergebnis: Dissens**Arbeitsgruppen-Ergebnis  
DissensKonsolidiertes Ergebnis  
Dissens

Zu diesem Dissens wurden zwei Dissenspositionen formuliert:

Dissens bestand bezüglich des Umgangs mit verschiedenen Arten von Zielen. Wie sollte mit (politischen) Zielen (z.B. zu Modal-Split-Anteilen im Güterverkehr oder zur Steigerung der Energieeffizienz des Verkehrssektors) umgegangen werden, falls gleichzeitig höherstehende (gesetzliche) Ziele (z. B. zum Klimaschutz) existieren sollten? Diese Frage stellt sich insbesondere dann, wenn durch die Erreichung der höherstehenden Ziele der ursprüngliche Anlass für das Aufstellen vergleichsweise nachrangiger Ziele ersatzlos entfallen sollte. Der Dissens zeigte sich am Beispiel des politischen Ziels der (vollständigen) Umstellung auf klimaneutrale Antriebe im Straßenverkehr:

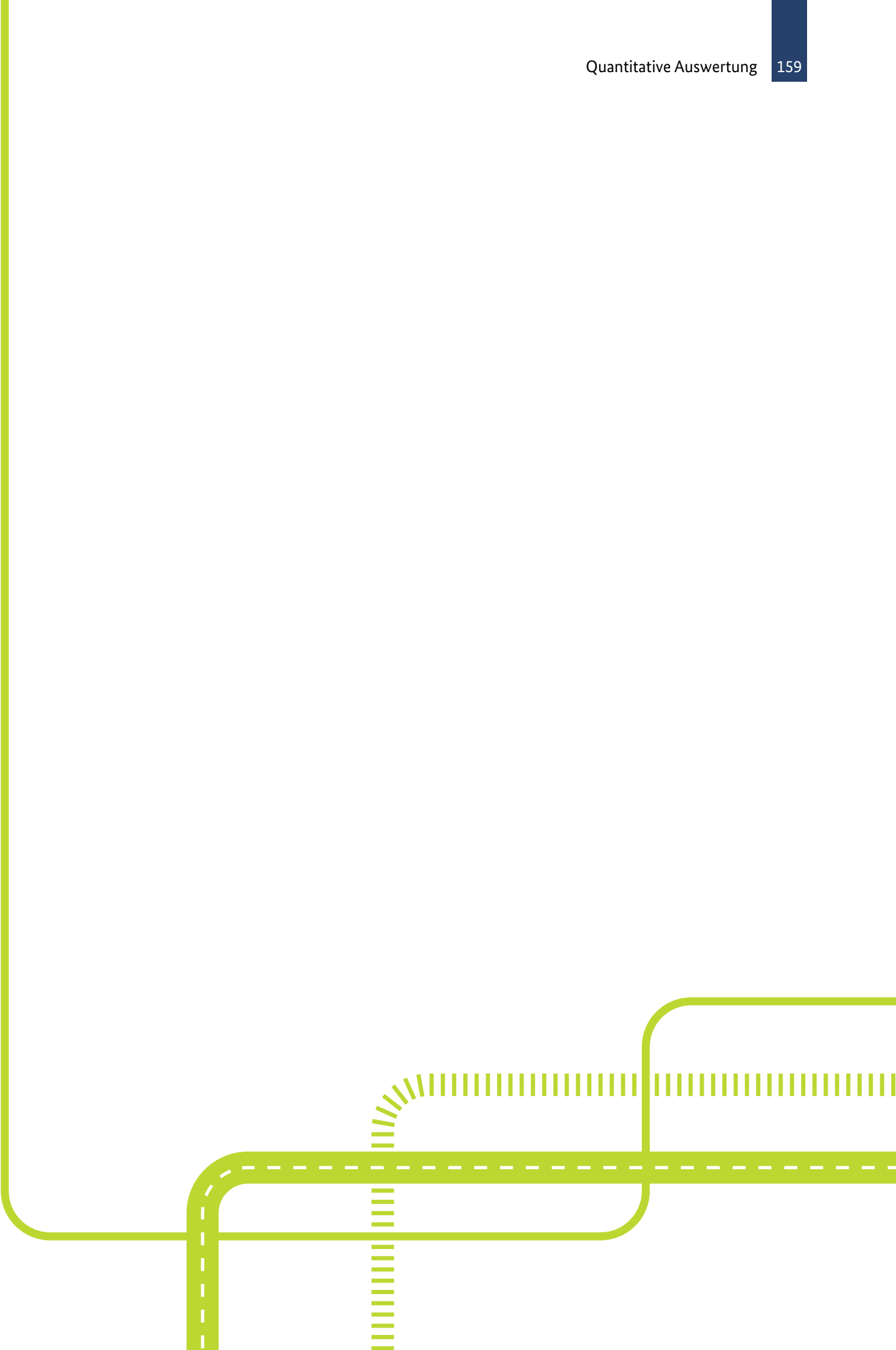
*Dissensposition A:*

Aus Sicht einiger Verbände wird davon ausgegangen, dass die angestrebte Umstellung auf klimaneutrale Antriebe im Straßenverkehr entsprechend der diesbezüglichen politischen Zielstellungen erreicht werde, mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Erreichung des gesetzlichen Klimaschutzziels. Andere aus dem gesetzlichen Klimaschutzziel möglicherweise abgeleitete politische Ziele wie z. B. die Modal-Split-Ziele im Güterverkehr seien folglich in dieser Sichtweise jedenfalls unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes weniger relevant.

*Dissensposition B:*

Demgegenüber stellt aus Sicht anderer Verbände eine Situation, in der die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe im Straßenverkehr vollständig erfolgt sei und in der auch weder die Steigerung der Energieeffizienz des Verkehrssektors noch die Nutzung klimaneutraler Energie für Verfahren zur Klimastabilisierung und Rohstoffgewinnung durch Reduktion des CO<sub>2</sub>-Gehalts der Erdatmosphäre ein politisches Ziel darstelle, zwar eine zumindest theoretisch mögliche Situation dar, die aber nicht für realistisch erachtet wird. Folglich blieben auch aus dem gesetzlichen Klimaschutzziel abgeleitete Ziele wie die Modal-Split-Ziele im Güterverkehr in dieser Sichtweise wichtig.

Dissensposition A (15)	Dissensposition B (25)	Enthaltung (21)
ADAC, ADV, BBS, BDI, BGL, BSK, BVMB, DSLV, GSV, HDB, IDRF, Pro Mobilität, VBI, VDA, VDMA	ACE, AGV MOVE, ApS, AvD, bcs, BDB, BDR, BDS, bfub, BÖB, BUND, BVI, dbb, DGB, DNR, EVG, FUSS, Germanwatch, IKM, mofair, NABU, Pro Bahn, SRL, VCD, VDV	BDEW, BGA, Bitkom, BSN, BVTM, DSTV, DTV, DVF, FWSV, GRV, VCI, VDB, VDR, VDZ, ver.di, WV Stahl, ZDB, ZDH, ZDS, ZIV, ZVDS



# *Kapitel 5*

## *Prüfwünsche*

---

In diesem Kapitel sind alle Prüfwünsche aufgelistet, die einzelne oder mehrere Verbände im Rahmen der acht Arbeitsgruppen an das BMDV gerichtet haben. Die laufende Nummerierung der Prüfwünsche beginnt mit Nummer 190 und schließt damit an die Nummerierung der Ergebnisse an.

## 5.1 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 1

190. Für die Berücksichtigung von Zielen, die den gesetzlichen und gesellschaftlichen Rahmen der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung setzen, sollte ein Leitbild mit quantifizierten Zielen entwickelt werden.
191. Die Reduktion von Mobilitätsarmut wie auch Barrierefreiheit in Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) sollte ein Ziel der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung sein.
192. Um die tatsächlichen voraussichtlich entstehenden Klima- und Umweltwirkungen (insbesondere Naturschutz, Flächenversiegelung, Gesundheit) eines Projektbündels/Netzes gesamthaft zu ermitteln, muss die der Netzbetrachtung zugrundeliegende Projektmenge realitätsnah gefasst werden. Diesem Umstand sollte im Rahmen der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung Rechnung getragen werden. Realitätsnah meint hier die Projektmenge, die insbesondere auf Grundlage der Planungskapazitäten (unter Berücksichtigung der für die Verlagerungsziele notwendigen Planungskapazitäten), der finanziellen Kapazitäten und begrenzter Umweltkapazitäten (CO<sub>2</sub>, Biodiversität, Flächen) in die Umsetzung gehen.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 4): „Um die tatsächlichen voraussichtlich entstehenden Klima- und Umweltwirkungen eines Projektbündels/Netzes gesamthaft zu ermitteln, muss die der Netzbetrachtung zugrundeliegende Projektmenge realitätsnah gefasst werden. Diesem Umstand sollte im Rahmen der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung Rechnung getragen werden. Realitätsnah meint hier die Projektmenge, die insbesondere auf Grundlage der Planungskapazitäten und der finanziellen Kapazitäten in die Umsetzung gehen.“

193. Es ist zu prüfen, ob eine realitätsnahe (im Sinne von „sich ehrlich machende“) Reduktion der Menge der im BVWP/BVMP geplanten Projekte sowohl den verkehrspolitischen als auch klima-, umwelt- und haushaltspolitischen Zielen dient. Eine Streichung realitätsferner Projekte dient der Konzentration auf die realitätsnahen Projekte und der Priorisierung entlang der im Dialog gefundenen Priorisierungen von Instandhaltungsvorgaben und Verlagerungszielen.<sup>12</sup>
194. Die Klima- und Umweltwirkungen von Neu- und Ausbautvorhaben sollen künftig auch Gegenstand der Bedarfsplanüberprüfung sein.
195. Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung soll eine Strategische Umweltprüfung erfolgen.
196. Neben Klima- und Umweltwirkungen von Bau-/Ausbau muss auch der Erhalt bei der Bewertung berücksichtigt werden.
197. Die Bindung von Personalkapazitäten für Planung und Aufsicht von Verkehrsprojekten ist zu ermitteln und mit Blick auf die Verlagerungsziele zu prüfen.
198. Weitere Einzelkriterien sollen zur Prüfung der Klima- und Umweltwirkungen hinzugezogen werden. Hierzu zählen graue Energie von Bau- und Erhaltungsmaßnahmen sowie induzierter Verkehr gem. des aktuellen Stands der Wissenschaft (z. B. Handy and Boarnet 2014: Impact of Highway Capacity and Induced Travel on Passenger Vehicle Use and Greenhouse Gas Emissions).<sup>13</sup>
199. Die Potenziale der im Zeitablauf zunehmenden Verfügbarkeit klimaneutraler Werkstoffe für Infrastrukturprojekte sollen berücksichtigt werden.
200. Möglichst frühzeitig, bereits mit der strategischen Bundesverkehrswegeplanung, soll mit der Planung eines Vorrats an Ausgleichsmaßnahmen auch unabhängig von konkreten Verkehrswegeplanungen begonnen werden, sodass erforderliche Ausgleichsmaßnahmen entsprechend rechtzeitig zur Verfügung stehen.
201. Der durch Neu- und Ausbau induzierte Verkehr soll in die Bewertungen einbezogen werden.
202. Intermodale Alternativen müssen für einen sinnvollen Vergleich in die Bewertung einbezogen werden.<sup>14</sup>
203. Wie kann die Berücksichtigung nicht direkt monetarisierbarer Klima- und Umweltauswirkungen weiterentwickelt werden?<sup>15</sup>

12 Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 4): „Um die tatsächlichen voraussichtlich entstehenden Klima- und Umweltwirkungen eines Projektbündels/Netzes gesamthaft zu ermitteln, muss die der Netzbetrachtung zugrundeliegende Projektmenge realitätsnah gefasst werden. Diesem Umstand sollte im Rahmen der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung Rechnung getragen werden. Realitätsnah meint hier die Projektmenge, die insbesondere auf Grundlage der Planungskapazitäten und der finanziellen Kapazitäten in die Umsetzung gehen.“

13 Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 6): „Weitere Einzelkriterien sollen zur Prüfung der Klima- und Umweltwirkungen hinzugezogen werden. Hierzu zählen Baumaßnahmen sowie induzierter Verkehr, primär und sekundär.“

14 Dieser Prüfwunsch wurde der folgenden Dissensposition (B) zugeordnet (Ergebnispunkt 12): „Die Nutzen-Kosten-Analyse ist ein geeignetes Instrument zur Bewertung von Verkehrsprojekten.“

15 Dieser Prüfwunsch wurde der folgenden Dissensposition (B) zugeordnet (Ergebnispunkt 12): „Die Nutzen-Kosten-Analyse ist ein geeignetes Instrument zur Bewertung von Verkehrsprojekten.“

204. Auf der Netzebene sollen überprüfbare Schwellen (quantitativ oder qualitativ) für Einzelprojekte und Projektbündel gefunden werden, um die Klima- und Umweltziele konsequent zu berücksichtigen und eine Überschreitung notwendiger physikalischer Grenzen wie CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Verrechnung mit anderen Werten zu verhindern.<sup>16</sup>
205. Die Abwägung von Klima- und Umweltwirkungen im Verhältnis mit Reisezeitgewinnen soll in zwei Ansätzen wie folgt vom BMDV geprüft werden: A) Klima- und Umweltwirkungen werden gegenüber den Reisezeitgewinnen im Rahmen der NKA höher gewichtet. B) Wie sähen Verfahren für eine Verkehrsplanung ganz ohne Reisezeitgewinnorientierung aus?

## 5.2 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 2

206. Das BMDV sollte prüfen, inwiefern Infrastrukturzustände und mit diesen verbundene Erhaltungs- und Ersatzbedarfe im Rahmen des bestehenden Berichtswesens transparenter kommuniziert werden können. Hierbei soll dem Ziel gedient werden, den Status quo der Infrastrukturqualität nicht nur zu sichern, sondern bestehende Defizite auch nachhaltig abzubauen.
207. Das BMDV wird gebeten zu prüfen, inwiefern die Haushaltssystematik transparenter und nachvollziehbarer gestaltet werden kann, insbesondere mit Blick auf die Haushaltstitel der Wasserstraße. Dabei wird eine Abgrenzung

der Investitionsmittel für Erhalt, Aus- und Neubau nach Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt sowie nach verkehrlichem und ökologischem Nutzen angeregt.

## 5.3 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 3

208. Für die Beseitigung des Sanierungsstaus der Bundesverkehrswege sollte weiterhin auch im Wasserstraßenbereich ergebnisoffen geprüft werden, inwieweit die Mobilisierung privaten Kapitals zielführend sein könnte.
209. Das BMDV sollte prüfen, inwiefern in der Vergangenheit den fachlichen Haushaltsmittelbedarfen nicht im Rahmen des Haushaltsaufstellungs- bzw. Gesetzgebungsverfahren entsprochen worden ist und wie die Konsequenzen einer nicht-bedarfsgerechten Haushaltsmittelbereitstellung transparent kommuniziert werden können. Es bestanden unterschiedliche Positionen bezüglich der Form, Umfang und des Adressatenkreises einer entsprechenden Kommunikation. U. a. wurden zusätzliche grafische Aufbereitungen und Analysen gewünscht. Ferner war einerseits ein bestehendes Berichtswesen ergänzender Bericht gewünscht, andererseits waren die Positionen der AG-Teilnehmenden darauf bedacht, möglichst basierend auf dem bestehenden Berichtswesen zielgerichtet ergänzend zu informieren (z. B. im Rahmen der Verkehrsinvestitionsberichte oder der Fünfjahresplanungen).

<sup>16</sup> Dieser Prüfwunsch wurde der folgenden Dissensposition (C) zugeordnet (Ergebnispunkt 14): „Auf der Netzebene sollen überprüfbare Schwellen (quantitativ oder qualitativ) für Projektbündel gefunden werden, um die Klima- und Umweltziele zu berücksichtigen.“

## 5.4 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 4<sup>17</sup>

210. Ein Prüfwunsch der Teilnehmenden besteht darin, dass auch künftige Verkehrsprognosen und sich daran anschließende Verkehrsumlegungen auf die einzelnen Verkehrsträger netze ausreichende Schienen- und Umschlagkapazitäten für das Erreichen (verkehrspolitischer) Ziele aufnehmen sollten.
211. Es soll geprüft werden, ob für den beschleunigten Ersatzneubau unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben zur ökologischen Durchgängigkeit (WRRL) der genehmigungsfreie Ersatzneubau von Schleusen auch bei geringfügiger Kapazitätserweiterung ermöglicht werden soll.

## 5.5 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 5

212. [Es] soll geprüft werden, wie der rechtliche Rahmen des Verkehrssektors zukünftig weiterentwickelt werden kann und ggf. muss, um die Realisierung der dargelegten Zielbilder zu unterstützen und zu beschleunigen.

## 5.6 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 6

213. Insbesondere beim Ausbau der Elektromobilität sollten Doppelstrukturen vermieden werden (z. B. Ausbau von Oberleitungen für Lkw, wenn parallel zum Ausbau eine Schieneninfrastruktur verläuft).
214. Die Endnutzer der Infrastruktur benötigen frühzeitig Planungssicherheit (z. B. für die Fahrzeugbeschaffung). Die frühestmögliche digitale und öffentliche Bereitstellung von Informationen zum integrierten Verkehrsinfrastrukturausbau (z. B. Verkehrswege, Ladeinfrastruktur, Wasserstofftankstellen, Digitale Infrastruktur) ist erforderlich.
215. Eine integrierte (Verkehrs-) Infrastrukturplanung ist notwendig, um (Planungs-) Ressourcen effektiv einzusetzen und ergänzende Verkehrsinfrastruktur bestmöglich zu integrieren. Die Digitalisierung von Verkehrswegeplanungsprozessen soll die frühzeitige Einbeziehung weiterer Akteure (auch anderer Planungsinstanzen) ermöglichen.
216. Integrierte Verkehrsinfrastrukturplanung sollte die Integration von digitalen Mobilitätsangeboten und Sharing-Angeboten an den Verkehrsknotenpunkten berücksichtigen. Hierfür ist insbesondere die entsprechende Ertüchtigung der bestehenden Infrastrukturen des Bundes (Schieneninfrastruktur, Bahnhöfe etc.) erforderlich.

<sup>17</sup> Hinweis: Über die zwei angeführten Prüfwünsche hinaus enthält das Ergebnispapier der Arbeitsgruppe 4 in seinem Anhang („Arbeitsaufträge für den Strategiedialog multimodaler Güterverkehr“) zusätzliche Prüfwünsche für die weitere Arbeit des Strategiedialogs multimodaler Güterverkehr. Das BMDV wird darin aufgefordert, die betreffenden Themen im Rahmen des Strategiedialogs multimodaler Güterverkehr weiterzuverfolgen und möglichst einvernehmliche Lösungen für die enthaltenen Vorschläge zu erarbeiten.

217. Resilienz Aspekte sollen auf konkrete Fragen der Digitalisierung der verkehrsträgerspezifischen Infrastruktur sowie der integrierten Infrastrukturplanung bezogen werden.
218. Die digitale Dateninfrastruktur soll digitale Mobilitätsangebote ermöglichen, die der Vernetzung/Verknüpfung der Verkehrsträger dienen, um die Mobilitätsangebote zu optimieren und die bestehenden und zukünftigen Kapazitäten der unterschiedlichen Verkehrsträger effizient auszunutzen.
219. Die digitale Infrastruktur soll digitale Mobilitätsangebote ermöglichen, die der Vernetzung/Verknüpfung der Verkehrsträger mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung auf die Schiene dienen.
220. Die Digitalisierung kann für die Verkehrssteuerung (auch in Not- und Ausnahmesituationen) einen hohen Mehrwert bieten, um den Verkehrsfluss bestmöglich zu gewährleisten. Es müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass entsprechende Daten und darauf aufbauende Angebote verkehrsträgerübergreifend zur Verfügung stehen.
221. Inklusion und Barrierefreiheit muss bei der Digitalisierung der verkehrsträgerspezifischen Infrastruktur, digitaler Mobilitätsangebote sowie der integrierten Infrastrukturplanung entsprechend der Empfehlungen sichergestellt werden.
222. Bei den digitalen Mobilitätsangeboten sollten verkehrsträgerübergreifende Angebote im Vordergrund stehen, wobei insbesondere auch der ÖPNV einbezogen werden sollte.
223. Planungsverfahren sollen durch digitale Angebote (z. B. digitale Antragsverfahren) beschleunigt werden.
224. Die Bürgerbeteiligung im Planungsverfahren muss durch zusätzliche Angebote sichergestellt werden.
225. Der Bund schafft die (auch rechtlichen) Voraussetzungen für digitale Plattformen zur sicheren Reservierung von Ladesäulen sowie für Lkw-Stellplätze und Lkw-Ladesäulen.
226. Verpflichtender Einsatz verkehrsträgerübergreifender elektronischer Frachtdokumente für den Güterverkehr.
227. Die Plangenehmigungsverfahren sollen durch sogenannte Maßnahmengesetze beschleunigt oder ersetzt werden.

## 5.7 Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 7

228. Das BMDV sollte im Rahmen der Konzeption des BVMP 2040 die Etablierung weiterer Grundprinzipien in Erwägung ziehen bzw. prüfen, unter anderem die

- umwelt- und klimaschonende Ausgestaltung der Ziele des BVMP 2040 entlang der Klima- und Umweltschutzziele;
- Berücksichtigung begrenzter Ressourcen bzw. eine möglichst schonende Nutzung natürlicher Ressourcen in der Planung;
- Optimierung von Verkehren auf Mobilitätsbedarfe und andere Ziele, inklusive zu den Reduktionszielen;
- Berücksichtigung nicht-infrastruktureller Maßnahmen zur (präventiven) Beseitigung erwartbarer infrastruktureller Engpässe bzw. Defizite in der Planung;
- Sicherung von Mobilität und Teilhabe für alle;
- freie Wahl des Verkehrsmittels für Personen- und Güterverkehr;
- Schaffung von Mindestbedienstandards/ Erreichbarkeitskriterien;
- stärkere Verknüpfung der Planungen des Bundes mit den Planungen der anderen föderalen Ebenen bzw. der EU;
- Steuerung von Verkehrsmengen;
- Berücksichtigung externer (Klima- und Umwelt-)Kosten bei der Priorisierung von Maßnahmen;

- Einführung von Schwellenwerten bei der Bewertung der Klimaauswirkungen, die in der Gesamtbewertung eingehalten werden müssen (zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Klimaschutz).

229. Es sollte im Zuge der Konzeption des BVMP 2040 seitens des BMDV geprüft werden, inwiefern auch nicht-infrastrukturelle Ziele (stärker) berücksichtigt werden könnten, zum Beispiel im Hinblick auf die sozialverträgliche Ausgestaltung von Maßnahmen.

230. Das BMDV möge prüfen, wie streckenbezogene Reisezeitgewinne so bewertet werden können, dass sie nicht zu einem Kreislauf endlosen Wachstums führen.<sup>18</sup>

231. Die Relevanz verschiedener Nutzenkomponenten in der NKA ist im Hinblick auf ihre Beiträge zu den Gesamtnutzen sehr unterschiedlich ausgeprägt, insbesondere die (kleinen) Reisezeitgewinne machen bei vielen Projekten einen Großteil der Nutzen aus, während andere Nutzenkomponenten nur in geringem Umfang zum Gesamtnutzen beitragen. Das BMDV sollte die Ursachen dieser ungleichen Verteilung prüfen und Schlussfolgerungen ableiten, wie damit im Rahmen des BVMP 2040 umgegangen werden könnte.

<sup>18</sup> Dieser Prüfwunsch wurde der folgenden Dissensposition (B) zugeordnet (Ergebnispunkt 127): „Demgegenüber vertreten einige andere Verbände die Auffassung, dass die bisherige Bewertung der streckenbezogenen Reisezeitgewinne in der NKA zu einem Kreislauf endlosen Wachstums in der Infrastrukturplanung führe und daher reformiert werden müsse. Die Verkehrsplanung habe derzeit Reisezeitgewinne mit ihrer großen Bedeutung in der NKA als De-facto-Ziel. Zugleich bleibe das Reisezeitbudget der Reisenden konstant. Damit reize die Verkehrsplanung ein immer weitergehendes Wachstum der individuellen Streckenlängen an – mit negativen Folgen wie steigendem Energieaufwand, mehr Lärm und dem Verdrängen lokaler Infrastrukturen. Reisezeitgewinne würden mittelfristig durch längere Reisen überkompensiert, beruhten auf wissenschaftlich angreifbaren Annahmen und hätten eine deutlich zu große Bedeutung. Sie sollten daher aus Sicht dieser Verbände zukünftig anders bewertet und stärker begrenzt werden.“

232. Es sollte geprüft werden, ob bzw. inwiefern die Aus- und Neubauprojekte mit vertretbarem Aufwand auf ihre „Robustheit“ gegenüber möglichen Veränderungen der Verkehrsnachfrage überprüft werden könnten, um sicherzustellen, dass sie auch bei einer geringeren Verkehrsnachfrage noch gesamtwirtschaftlich vorteilhaft sind.
233. Im Hinblick auf die mögliche Einrichtung der oben dargelegten Schnittstellen im BVMP 2040 sollten die folgenden (Planungs-) Prozesse geprüft werden (es ist möglich, dass solche Schnittstellen teilweise auch bereits adäquat bestehen):
- Klima- und Umweltschutzziele, insbesondere Pariser Vereinbarung, Bundes-Klimaschutzgesetz, Nachhaltigkeitsstrategie;
  - Investitions- bzw. Haushaltsplanung des Bundes;
  - Prozesse und Aktivitäten im Bereich des Verkehrsträgers Schiene, insbesondere Deutschlandtakt (Etaprierung, Strategischer Ausbauplan), Infraplan, Masterplan Schienengüterverkehr oder „Digitale Schiene Deutschland“ und Beschleunigungskommission Schiene;
  - Prozesse und Aktivitäten im Bereich des Verkehrsträgers Binnenschiff, insbesondere Masterplan Binnenschifffahrt, Beschleunigungskommission Mittelrhein;
  - zielgerichtete Optimierung bei der Abstimmung bzw. Verknüpfung von Ausbau- und Erhaltungsplanung einschließlich Brücken- und Korridorsanierungen;
  - öffentlicher Verkehr;
  - Fuß- und Radverkehr;
  - Strom- und Energienetze;
  - digitale Netze;
  - Ladeinfrastruktur;
  - automatisiertes bzw. autonomes Fahren;
  - Bereitstellung von Lkw-Stellplätzen.
234. Das BMDV sollte prüfen, ob zum Beispiel ein Fonds die Lösung für die bisher fehlende (überjährige) Finanzierung von Erhalt, Aus- und Neubauprojekten sein könnte und wenn ja, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Ausgestaltung dieser aufgesetzt werden könnte.
235. Das BMDV sollte prüfen, wie der Vorschlag einer Fondslösung der Beschleunigungskommission Schiene beschleunigt umgesetzt werden kann.
236. Es ist zu prüfen, wie die Einhaltung der gesetzlichen Klimaziele bzw. des Ziels der Klimaneutralität für den Verantwortungsbereich des BVMP 2040 umgesetzt werden kann. Dabei gilt es, auch die Möglichkeiten von langfristigen Verkehrsprognosen mit zu berücksichtigen.
237. In diesem Zusammenhang sollte zudem geprüft werden, inwiefern die aus Sicht der den Prüfwunsch formulierenden Verbände angenommenen, im Zeitverlauf zunehmend sinkenden, in Richtung der Klimaneutralität gehenden und sich damit tendenziell angleichenden Treibhausgasemissionen der Verkehrsträger Auswirkungen auf die Planungen im BVMP 2040 haben sollten.
238. Beim Bau der Verkehrsinfrastruktur bestehen aus Sicht der den Prüfwunsch formulierenden Verbände perspektivisch durch die Verwendung bzw. Entwicklung „grüner“ Baustoffe noch erhebliche Potenziale zur Minderung der Treibhausgas Lebenszyklusemissionen. Es sollte geprüft werden, wie diese Potenziale zukünftig gehoben werden können.

239. Im Zuge der Weiterentwicklung der Alternativenprüfung sollte zum einen geprüft werden, ob bzw. wie der Begriff der „vernünftigen“ Alternativen weiterentwickelt und ggf. sinnvoll erweitert werden kann, insbesondere durch eine bessere Einbeziehung öffentlicher Mobilitätsangebote.
240. Es sollte geprüft werden, inwieweit bei Autobahn-Projekten die sogenannten Temporären Seitenstreifenfreigaben (TSF) zur Lösung des vorliegenden verkehrlichen Problems effektiv beitragen könnten.

## Prüfwünsche aus Arbeitsgruppe 8

241. Es sollte seitens des BMDV bei der Bewertung erwogener Aus- und Neubauvorhaben geprüft werden, ob bzw. wie statt dem bisherigen Fokus auf der Bewertung einzelner Maßnahmen eine stärker gesamthafte Bewertung in sinnvoller Weise durchgeführt werden könnte, etwa durch die verstärkte Bewertung von Projektbündeln, Programmen oder Korridoren, wie es beispielsweise für das Deutschlandtakt-Konzept bereits erfolgt ist.
242. Es sollte seitens des BMDV geprüft werden, ob bzw. wie eine höhere Belastbarkeit der abgeschätzten Investitionskosten erwogener Maßnahmen erreicht werden kann. Dabei sollten auch die bestehenden Verfahren zur Fortschreibung der ermittelten Investitionskosten im Zuge der Umsetzung der Bedarfspläne mit einbezogen werden.
243. Es sollte seitens des BMDV geprüft werden, wie das (abgeleitete) Ziel der Verbesserung der Zuverlässigkeit bzw. Resilienz sowohl bei der Erhaltung der Bestandsnetze als auch bei Aus- und Neubauvorhaben gestärkt werden kann.
244. Das BMDV sollte durch Fachgutachter ein Szenario rechnen, in dem die politischen Marktanteilsziele im Güterverkehr für das Jahr 2030 (Erreichung eines Anteils von 25 % des Schienengüterverkehrs und von 12 % der Binnenschifffahrt an der gesamten Güterverkehrsleistung) über den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur bzw. entsprechende, daraus resultierende Verlagerungswirkungen als erreicht unterstellt würden. Ziel dieser Szenariobetrachtung wäre es, aufzuzeigen, in welchem Umfang ein zusätzlicher Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes über den bereits in den geltenden Bedarfsplänen enthaltenen Aus- bzw. Neubau-Umfang hinaus erfolgen müsste, um darüber die politischen Marktanteilsziele im Güterverkehr erreichen zu können.
245. Für kleinere und mittlere Vorhaben des Bedarfsplans Schiene (z.B. Elektrifizierungen) sollten vereinfachte Verfahren angewendet werden können, wie sie sich beispielsweise in Form verkehrlicher Schwellenwerte bereits im Rahmen der Vorhaben der Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bewähren.

246. Aus Sicht einiger Verbände bestehe dabei seitens des BMDV das Erfordernis, bei der erforderlichen klaren, zielorientierten Priorisierung zum einen die Erreichung der Klimaschutzziele in den Mittelpunkt zu stellen. Zum anderen solle beim Verkehrsträger Straße der Fokus eindeutig auf Erhalt und Sanierung gelegt werden, während beim Verkehrsträger Schiene aufgrund des bestehenden Nachholbedarfs daneben auch auf dem Aus- bzw. Neubau des Netzes ein wichtiger Fokus liegen müsse.<sup>19</sup>
247. Es sollte geprüft werden, ob der angestrebte verlässliche über- und mehrjährige Finanzrahmen z.B. auch über Infrastrukturfonds erreicht werden könnte.<sup>20</sup>
248. Das BMDV sollte prüfen, wie bei dem gewählten Grundansatz, den Bedarf für die ziel- und leitbildorientierte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes einschließlich des damit verbundenen Investitionsbedarfs ergebnisoffen zu ermitteln, ein möglichst klarer, nachvollziehbarer kommunikativer Umgang mit dem dadurch bestehenden Widerspruch zu den im Vergleich in der Regel deutlich geringeren tatsächlichen Möglichkeiten bzw. Kapazitäten für die Planung, Genehmigung, Finanzierung und Realisierung von Bedarfsplanprojekten gefunden werden könnte.
249. Ein Prüfwunsch besteht darin, in diesem Konzept zusätzlich das „ob“ zur Beteiligung von Akteuren zu bestimmten Fragestellungen bzw. zu ihren Einflussmöglichkeiten zu betrachten.<sup>21</sup>
250. Dabei sollte beispielsweise durch die grafische Darstellung des voraussichtlichen Suchraums bei Neubaustrecken transparent gemacht werden, welche Fragestellungen erst zu späteren Zeitpunkten, zum Beispiel im Rahmen nachgelagerter Planungsverfahren (Raumordnung, Planfeststellung) behandelt werden, insbesondere die Festlegung der Trassenvariante in der Planfeststellung.<sup>22</sup>

19 Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 161): „Der BVMP 2040 sollte den Bedarf – hier verstanden als die aus Sicht der zielorientierten Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes dringlichsten Erhaltungs-, Aus- und Neubaumaßnahmen – einschließlich des damit verbundenen Investitionsbedarfs ergebnisoffen ermitteln. Aufgrund erwartbarer finanzieller Restriktionen bzw. Einschränkungen bei den Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten sollte dies mit einer klaren, zielorientierten Priorisierung des ermittelten Bedarfs verbunden sein. Damit wird eine wichtige Grundlage für den Gesetzgeber geschaffen, unter Berücksichtigung der Haushaltslage über die Bereitstellung von Investitionsmitteln zu entscheiden.“

20 Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 163): „Ein verlässlicher über- und mehrjähriger Finanzrahmen ist sinnvoll und wünschenswert, weil damit mehr Investitionssicherheit und mehr Verlässlichkeit für die dem BVMP 2040 nachgelagerten Planungsverfahren bzw. für die Fünfjahresplanung geschaffen werden könnte.“

21 Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 166): „Das BMDV sollte im Zuge der Aufstellung des Konzepts für den BVMP 2040 ein Konzept zu den im weiteren Prozess vorgesehenen Beteiligungsverfahren entwickeln und frühzeitig transparent machen, zu welchen Zeitpunkten welche Akteure jeweils zu welchen Fragestellungen beteiligt werden bzw. welche Einflussmöglichkeiten jeweils bestehen. Dabei sollte auch transparent gemacht werden, welche Fragestellungen erst zu späteren Zeitpunkten, zum Beispiel im Rahmen nachgelagerter Planungsverfahren (Raumordnung, Planfeststellung), behandelt werden.“

22 Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 166): „Das BMDV sollte im Zuge der Aufstellung des Konzepts für den BVMP 2040 ein Konzept zu den im weiteren Prozess vorgesehenen Beteiligungsverfahren entwickeln und frühzeitig transparent machen, zu welchen Zeitpunkten welche Akteure jeweils zu welchen Fragestellungen beteiligt werden bzw. welche Einflussmöglichkeiten jeweils bestehen. Dabei sollte auch transparent gemacht werden, welche Fragestellungen erst zu späteren Zeitpunkten, zum Beispiel im Rahmen nachgelagerter Planungsverfahren (Raumordnung, Planfeststellung), behandelt werden.“

251. Bei der Entwicklung des Beteiligungskonzepts sollte zum einen geprüft werden, wie die „Spielregeln“ und der Gegenstand der jeweiligen Beteiligung möglichst gut nachvollziehbar dargestellt und für die zu Beteiligten erläutert werden könnte. Zum anderen sollte ebenfalls geprüft werden, ob das bestehende System der Beteiligungsverfahren im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung weiterentwickelt werden könnte. Dies schließt auch die Prüfung sowohl einer Verringerung von Beteiligungsstufen aus verfahrensökonomischen Gründen als auch die Einführung möglicher zusätzlicher Beteiligungsformate ein.
252. Zu diesem Konsenspunkt wurde seitens einiger Verbände angemerkt, dass zu prüfen sei, wie die Ziele des BVMP 2040 klar definiert werden könnten und dabei auch die Klimaschutzziele, die Modal-Split-Ziele im Güterverkehr und die Ziele im Bereich der Biodiversität zu berücksichtigen seien.<sup>23</sup>
253. Es soll geprüft werden, ob die Aktualisierung des Status der einzelnen Bedarfsplanprojekte periodisch oder kontinuierlich zu erfolgen hat.<sup>24</sup>
254. Es soll geprüft werden, wie oft die Kosten fortgeschrieben und die Bewertungen aktualisiert werden. Es sollte eine Kosten- und Nutzenentwicklung nachgeführt werden.<sup>25</sup>
255. Es soll geprüft werden, ob das Monitoring auf der Einzelprojektebene über die Anlehnung bzw. Anknüpfung an das bestehende Projektinformationssystem PRINS hinaus mit den Informationssystemen der Vorhabenträger verbunden werden könnte.<sup>26</sup>
256. Das Monitoring sollte in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden. Es könnte sich anbieten, diese Aktualisierungen auf der Gesamtplanebene ca. alle drei Jahre durchzuführen. Auf der Ebene der einzelnen Projekte könnte eine Aktualisierung häufiger erfolgen, zum Beispiel alle ein bis zwei Jahre.

23 Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 170): „Potenzial für die Einführung eines Monitorings für den BVMP 2040 wird insbesondere hinsichtlich einer transparenten Umsetzung sowohl des Gesamtplans als auch der einzelnen Projekte gesehen. Auf der Gesamtplanebene sollte über das Monitoring zum einen überprüft werden, ob bzw. welche wirksamen Beiträge in ausreichender Größenordnung zur Erreichung der Ziele des BVMP 2040 erfolgen bzw. erfolgt sind. Zum anderen sollte überprüft werden, ob die im BVMP 2040 enthaltenen Bedarfsplanprojekte auch entsprechend der dort vorgesehenen Priorisierung umgesetzt werden bzw. wurden.“

24 Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 171): „Auf der Einzelprojektebene könnte das Monitoring an das bestehende Projektinformationssystem PRINS angelehnt bzw. angeknüpft werden. Dabei könnte zum einen die Aktualisierung des Status der einzelnen Bedarfsplanprojekte („Sind Projekte noch ohne Planung, in Planung, in Bau oder umgesetzt bzw. liegt ein Planfeststellungsbeschluss vor?“) und des Ausblicks auf die voraussichtlichen nächsten Schritte („Welche Projekte gehen absehbar in Planung oder Bau?“) in einer zentral abrufbaren Datenbank nachgehalten werden. Zum anderen könnten dort sukzessive bei Vorliegen der entsprechenden Informationen auch die Veränderungen der Wirkungen und Kosten der bereits umgesetzten Projekte im Vergleich zu den entsprechenden Annahmen im BVMP 2040 dargelegt werden.“

25 Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 171): „Auf der Einzelprojektebene könnte das Monitoring an das bestehende Projektinformationssystem PRINS angelehnt bzw. angeknüpft werden. Dabei könnte zum einen die Aktualisierung des Status der einzelnen Bedarfsplanprojekte („Sind Projekte noch ohne Planung, in Planung, in Bau oder umgesetzt bzw. liegt ein Planfeststellungsbeschluss vor?“) und des Ausblicks auf die voraussichtlichen nächsten Schritte („Welche Projekte gehen absehbar in Planung oder Bau?“) in einer zentral abrufbaren Datenbank nachgehalten werden. Zum anderen könnten dort sukzessive bei Vorliegen der entsprechenden Informationen auch die Veränderungen der Wirkungen und Kosten der bereits umgesetzten Projekte im Vergleich zu den entsprechenden Annahmen im BVMP 2040 dargelegt werden.“

26 Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 171): „Auf der Einzelprojektebene könnte das Monitoring an das bestehende Projektinformationssystem PRINS angelehnt bzw. angeknüpft werden. Dabei könnte zum einen die Aktualisierung des Status der einzelnen Bedarfsplanprojekte („Sind Projekte noch ohne Planung, in Planung, in Bau oder umgesetzt bzw. liegt ein Planfeststellungsbeschluss vor?“) und des Ausblicks auf die voraussichtlichen nächsten Schritte („Welche Projekte gehen absehbar in Planung oder Bau?“) in einer zentral abrufbaren Datenbank nachgehalten werden. Zum anderen könnten dort sukzessive bei Vorliegen der entsprechenden Informationen auch die Veränderungen der Wirkungen und Kosten der bereits umgesetzten Projekte im Vergleich zu den entsprechenden Annahmen im BVMP 2040 dargelegt werden.“

257. Bei der Entwicklung des Konzepts für den BVMP 2040 sollte auch die Entwicklung eines Monitoringkonzepts für den BVMP 2040 einschließlich der dafür ggf. vorzusehenden Rahmenbedingungen geprüft bzw. Mitberücksichtigt werden. Grundansatz könnte die möglichst verbindliche Sicherstellung einer zielorientierten Umsetzung des BVMP 2040 bzw. seiner Maßnahmen sein. Es wäre ebenfalls zu prüfen, ob es für die Einführung eines Monitorings verbindlicher gesetzlicher Vorgaben bzw. Festlegungen bedarf und wie eine regelmäßige Fortschreibung von Kosten und Nutzen umgesetzt werden kann.
258. Bei der Gewichtung von Reisezeitgewinnen sollte berücksichtigt werden, dass diese bei streckenbezogener Berechnung durch längere Wege und neu induzierte Fahrten kompensiert oder gar überkompensiert werden können.<sup>27</sup>
259. Kosten- bzw. Wertansätze, die, wie beispielsweise der Schadenskostensatz für das Treibhausgas CO<sub>2</sub>, stark einer naturwissenschaftlichen und ethischen Fundierung bedürften, sollten innerhalb des BMDV auch über den BVMP 2040 hinaus einheitlich festgelegt werden.<sup>28</sup>
260. Dies gilt insbesondere, wenn die Methodik um weitere je Projekt zu ermittelnde Parameter ergänzt würde.<sup>29</sup>
261. Für die Schiene könnte die größere Bedeutung des Beitrags zur Steigerung der Resilienz auch durch Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb der BVWP-Methodik berücksichtigt werden, wie es im Bundestagsbeschluss zur Novelle des BSWAG angelegt ist.<sup>30</sup>
262. Da der neue BVMP 2040 um den Aspekt der Mobilität erweitert wird, sollte das BMDV ergebnisoffen prüfen, welche methodische Herangehensweise für den BVMP 2040 gewählt wird. Im Anschluss daran sollte geprüft werden, welche Bewertungsmethodik zu den Methoden der Aufstellung passt.
263. Es sollte seitens des BMDV geprüft werden, ob bzw. wie die Wirkungen aus der Verbesserung von Erreichbarkeiten sowie zur Reduktion des Primärenergieverbrauchs bzw. bei der Steigerung der Energieeffizienz in der Bewertung und/oder der Priorisierung der Projekte gestärkt werden könnten.

27 Dieser Prüfwunsch wurde der folgenden Dissensposition (B) zugeordnet (Ergebnispunkt 173): „Für andere Verbände hingegen bildet die bestehende Methodik zur Bewertung erwogener Aus- und Neubauprojekte grundsätzlich keinen guten, aber einen weitgehend umfassenden Rahmen zur Ermittlung der projektbezogenen Wirkungen. Aus ihrer Sicht bedarf es einer deutlichen Anpassung der Bewertungsmethodik, insbesondere einer höheren Gewichtung und umfassenderen Berücksichtigung der Natur- und Klimawirkungen.“

28 Dieser Prüfwunsch wurde der folgenden Dissensposition (B) zugeordnet (Ergebnispunkt 173): „Für andere Verbände hingegen bildet die bestehende Methodik zur Bewertung erwogener Aus- und Neubauprojekte grundsätzlich keinen guten, aber einen weitgehend umfassenden Rahmen zur Ermittlung der projektbezogenen Wirkungen. Aus ihrer Sicht bedarf es einer deutlichen Anpassung der Bewertungsmethodik, insbesondere einer höheren Gewichtung und umfassenderen Berücksichtigung der Natur- und Klimawirkungen.“

29 Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 174): „Es wird anerkannt, dass zum Beispiel die Berücksichtigung weiterer Projektwirkungen im Bewertungsverfahren oder eine detailliertere Betrachtung bestimmter Wirkungen zusätzliche zeitliche, finanzielle und personelle Ressourcen in Anspruch nehmen kann. Insofern kann es im Zuge der Aufstellung des BVMP 2040 auch zu einem Zielkonflikt kommen zwischen der Anforderung einer möglichst zügig durchgeführten Bewertungsphase und der zukünftig möglichen Abbildung weiterer relevanter Projektwirkungen im Bewertungsverfahren.“

30 Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 175): „Es besteht Konsens darüber, dass bei der Bewertung bzw. Priorisierung erwogener Aus- und Neubaumaßnahmen dem Beitrag zur Steigerung der Resilienz der Verkehrsnetze zukünftig eine größere Bedeutung zukommen sollte.“

264. Ein weiterer Prüfwunsch ist, dass dies aus Sicht einiger Verbände analog zum Thema der Resilienz insbesondere für die beiden Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße geprüft werden sollte, zumal dort die bestehende Netzdichte geringer sei.
265. Es sollte dabei auch geprüft werden, welche Verkehrsmittel die zu erwartende Verkehrsmenge am effizientesten/mit dem geringsten Primärenergieverbrauch am besten bewältigen können.
266. Zudem sollte seitens des BMDV unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Rechtslage geprüft werden, welche relevanten Wirkungen in den Bereichen Klima-, Umwelt und Naturschutz stärker berücksichtigt werden müssen und welche zusätzlichen relevanten Wirkungen im Bereich Klima-, Umwelt- und Naturschutz in geeigneter Weise in die Bewertungsmethodik aufgenommen werden sollten, etwa durch veränderte Wertansätze oder die Berücksichtigung besonders kohlenstoffhaltiger Böden und hierfür vorgeschriebener naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen.
267. Es sollte geprüft werden, ob in bestimmten Fällen bzw. unter welchen Voraussetzungen eine verbesserte, noch deutlich längerfristig orientierte Zukunftsfähigkeit im Projektzuschnitt und vorgesehenen Ausbaustandard vorgesehen werden könnte. Voraussetzung hierfür wäre, dass die Projekte damit immer noch ihre gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nachweisen (dann allerdings voraussichtlich in der Regel in entsprechend geringerem Ausmaß).
268. Es sollte der induzierte Verkehr insgesamt besser berücksichtigt und geprüft werden, ob bzw. wie mit vertretbarem Aufwand auch der sekundär induzierte Verkehr in den Projektbewertungen mitberücksichtigt werden könnte.
269. Es sollte geprüft werden, ob das ausschließlich beim Verkehrsträger Straße angewandte Modul der städtebaulichen Beurteilung weiterhin benötigt wird und wenn ja, wie es weiterentwickelt bzw. überarbeitet werden könnte.
270. Grundsätzlich sollten seitens des BMDV auch Möglichkeiten zur Vereinfachung der Bewertungsmethodik geprüft werden, insbesondere bei kleineren und mittleren Aus- und Neubauvorhaben (beispielsweise Verbindungskurven und Elektrifizierungen der „letzten Meile“ im Schienenverkehr).
271. Das BMDV wird gebeten zu prüfen, die bei der Fortschreibung der „Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des schienengebundenen ÖPNV“ neu aufgenommenen Nutzenparameter sowie die dort hinterlegten Kostenansätze als Maßgabe für den BVMP 2040 zu verwenden.
272. Die vollständige Harmonisierung von BVWP-Methodik und Bewertungsmethodik der „Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des schienengebundenen ÖPNV“ soll geprüft werden.
273. Die Aktualisierung von Kosten- und Wertansätzen bzw. die Berücksichtigung höherer aktueller Wertansätze, insbesondere bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen, soll geprüft werden.

274. Die Quantifizierung bzw. Monetarisierung der THG-Lebenszyklusemissionen soll geprüft werden.
275. Die genauere Definition von Hinterlandanbindungen in der Bewertungsmethodik soll geprüft werden.
276. Die Einführung eines weiteren, späteren Prognosezeitpunkts, um sehr langfristige positive Wirkungen von Projekten ebenfalls erfassen zu können, insbesondere Siedlungs- und Struktureffekte, soll geprüft werden.
277. Die Berücksichtigung von Themen mit mittelbarem Bezug zur Verkehrsinfrastruktur, etwa die Bereitstellung von Flächen durch die Kommunen zum Beispiel für die Schaffung zusätzlich benötigter Ladeinfrastrukturen oder Gleisanschlüsse etc., soll geprüft werden.
278. Die Berücksichtigung der Wechselwirkungen von parallel in einem verkehrlichen Korridor geplanten Aus- oder Neubauprojekten im Rahmen eigenständiger Interdependenzuntersuchungen soll geprüft werden.
279. Die Szenarien sollten verschiedene Fälle der (welt-) wirtschaftlichen Entwicklung enthalten. Es sollte auch ein zusätzliches vorsichtigeres (nicht auf stetiges Wachstum ausgerichtetes) Szenario aufgenommen werden.<sup>31</sup>
280. Es sollte geprüft werden, ob die absehbaren technischen Entwicklungspfade, das intermodale Netz und die Messung von Kapazitäten der bisher bestehenden Netze in den strategischen Langfrist-Verkehrsprognosen berücksichtigt werden können.

<sup>31</sup> Dieser Prüfwunsch wurde dem folgenden Konsens zugeordnet (Ergebnispunkt 182): „Es ist wünschenswert, eine Bandbreite von Entwicklungs- bzw. Handlungsszenarien in der Langfrist-Verkehrsprognose zu berücksichtigen. Hierüber ließen sich verschiedene Entwicklungspfade aufzeigen, die das Parlament bei seiner Entscheidungsfindung sinnvoll unterstützen könnten. Es wird anerkannt, dass dies auch zu längeren Bearbeitungszeiten im BMDV bzw. bei etwaigen seitens BMDV beauftragten Gutachtern zur Erstellung der Verkehrsprognose führen kann.“

*Kapitel 6*  
*Zentrale Erkenntnisse und*  
*Ausblick*

---

Die Bundesverkehrswegeplanung und deren Umsetzung haben für das BMDV hohe Priorität. Diese Prozesse werden im Rahmen eines verkehrsträgerübergreifenden strategischen Gesamtansatzes in Richtung der Aufstellung eines BVMP 2040 sukzessive weiterentwickelt. Dabei sollen in einer langfristigen Perspektive nachhaltig wichtige und vor allem die richtigen Weichen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität in Deutschland gestellt werden.

Der Infrastrukturdialog mit über 70 Verbänden aus den Bereichen Verkehr, Wirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz hat verkehrsträgerübergreifend Vorschläge zur Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung erarbeitet. Aufgrund der konstruktiven und konsensorientierten Zusammenarbeit der Verbände konnte dabei eine große Zahl von wichtigen konsensuellen Positionen identifiziert werden.

Aus Sicht des BMDV eröffnen die Vorschläge einen Weg zu einem breiteren gesellschaftlichen Konsens bei der Infrastrukturplanung. Das BMDV hat die Ergebnisse des Infrastrukturdialogs im vorliegenden Abschlussbericht ausführlich dargestellt und dabei in seiner Einordnung deutlich gemacht, dass weite Teile der gefundenen breiten Konsense der Verbände grundsätzlich unterstützt werden.

Insbesondere beabsichtigt das BMDV, die folgenden Punkte aufzugreifen und bei der Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung und deren Umsetzung zu berücksichtigen:

**(Punkt 1)** Der kommende BVMP 2040 sollte an klar formulierten, übergreifenden Grundprinzipien (u. a. Erhalt vor Aus- und Neubau, verkehrsträgerübergreifender integrierter Grundansatz) ausgerichtet und erstmalig in ein langfristiges, über 2040 hinausgehendes Leitbild eingebettet werden. Mit Blick auf die Ziele des BVMP 2040 deckt das Zielsystem des BVWP 2030 die wesentlichen Bereiche bereits gut ab. Es wird unter anderem zu den Aspekten der Resilienz, Energieeffizienz und Digitalisierung ergänzt bzw. geschärft.

**(Punkt 2)** Ein verbindlicher über- und mehrjähriger Finanzrahmen wird als geeignetes Instrument zur Steigerung von Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten angesehen. Verlässliche und langfristige Finanzierungsperspektiven zur Förderung der Unabhängigkeit von der Jährlichkeit des Haushalts, wie u. a. Fondslösungen, sollten für die Verkehrsträger – ggf. jeweils gesondert für Schiene, Straße und Wasserstraße – entwickelt werden. Der Bund wird aufgefordert, ein Konzept zu entwickeln, wie eine auskömmliche Bereitstellung von Finanzmitteln für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen gesichert werden kann.

**(Punkt 3)** Der BVMP 2040 sollte den Bedarf grundsätzlich ergebnisoffen ermitteln, bestehende Restriktionen, wie u. a. Mittelverfügbarkeit, Planungs- und Baukapazitäten oder Flächenverfügbarkeit sollten jedoch stärker berücksichtigt werden. Ermittelte Bedarfe sind folglich klarer zu priorisieren.

**(Punkt 4)** Bei der Bedarfsfeststellung sollten Aspekte der Verbesserung bzw. Stärkung der Qualität der Verkehrsnetze als Ganzes durch die Festlegung geeigneter Anforderungen eine größere Bedeutung erhalten. Noch nicht begonnene Projekte sind im Zuge der Aufstellung des BVMP 2040 erneut mit Blick auf ihren Bedarf, die Wirtschaftlichkeit sowie die Klima- und Umweltverträglichkeit zu prüfen.

**(Punkt 5)** Die Klima- und Umweltwirkungen von Aus- und Neubauvorhaben sollten bei der Aufstellung des BVMP 2040 Gegenstand der Prüfung auf Einzelprojekt- und Netzebene sein. Höhere Beiträge von Vorhaben zur Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele des BVMP 2040 sollten sich zudem positiv und wirksam auf die Dringlichkeitseinstufung dieser Vorhaben auswirken.

**(Punkt 6)** Der BVMP 2040 soll auf den Ergebnissen einer Langfrist-Verkehrsprognose aufbauen.

**(Punkt 7)** Im Bereich des Verkehrsträgers Schiene sollte die über das Deutschlandtaktkonzept entwickelte, an einem Zielfahrplan orientierte Infrastrukturentwicklung als strategisches Element aufgegriffen bzw. der Planung weiterhin zugrunde gelegt werden.

**(Punkt 8)** Die Planungen des BVMP 2040 sind mit einer auskömmlichen, langfristig verlässlichen Finanzierung zu unterlegen. Die Verfahren der Bedarfsanmeldung zum Haushalt und zur Haushaltsplanung sind von zentraler Bedeutung. Fachlich begründete Haushaltsmittelbedarfe sind im Haushalt 1:1 abzubilden, mindestens bei den Erhaltungs- und Ersatzinvestitionsbedarfen.

**(Punkt 9)** Bei der Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung bzw. bei deren Umsetzung sollen die Potenziale der Digitalisierung verstärkt genutzt werden. Dies gilt mit Blick auf die Vernetzung der Verkehrsträger, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Schaffung neuer Mobilitätsangebote im Personen- bzw. Güterverkehr sowie für die Verbesserung der Effizienz von Prozessen bzw. für eine bessere Auslastung und Nutzerfreundlichkeit.

**(Punkt 10)** Für die Aufstellung des BVMP 2040 sollte ein Beteiligungs- und Kommunikationskonzept erstellt werden. Dazu gehört neben einer frühzeitigen, zielgerichteten Beteiligung auch, klar zu kommunizieren, welche Fragestellungen erst im Rahmen nachgelagerter Planungsverfahren Gegenstand von Beteiligung sind.

Die weitere Konkretisierung dieser Punkte wird im Zuge der Erarbeitung der Konzeption des BVMP 2040 erfolgen. Zudem wird das BMDV prüfen, wie mit den identifizierten und benannten Dissensen umzugehen ist. Vor dem Abschluss der Konzeption eines BVMP 2040 werden auch die am Infrastrukturdialog beteiligten Verbände erneut durch das BMDV eingebunden.

Die konzeptionelle Entwicklung des BVMP 2040 ist im BMDV angelaufen und wird intensiv vorangetrieben. In der nächsten Legislaturperiode soll dann nach Fertigstellung der Konzeption auf dieser Grundlage die Aufstellung des BVMP 2040 angegangen werden. Dabei werden selbstverständlich auch die Ziele und Vorstellungen der neuen Bundesregierung zu berücksichtigen sein.

Die von den vielfältigen, am Infrastrukturdialog beteiligten Verbänden erfolgreich erarbeiteten Ergebnisse stellen dabei eine wesentliche und wertvolle Arbeitsgrundlage dar.

---

# *Anlagen*

---

## Am Infrastrukturdiallog beteiligte Verbände (Gesamtliste)<sup>32</sup>

1. ACE Auto Club Europa e.V.
2. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)
3. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)
4. Allianz pro Schiene e.V.
5. Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (AGV MOVE)
6. Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (Flughafenverband ADV)
7. Automobilclub von Deutschland e.V. (AvD)
8. BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.
9. bdo – Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V.
10. Bitkom e.V.
11. BNW Bundesverband Nachhaltige Wirtschaft e.V.
12. BSVI – Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V.
13. Bund Deutscher Landschaftsarchitekt:innen bdla e.V.
14. Bund Deutscher Radfahrer e.V.
15. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
16. Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V. (BBS)
17. Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
18. Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
19. Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
20. Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V. (BdKEP)

<sup>32</sup> Hinweis: Die folgenden Verbände haben sich zum Teil in unterschiedlichem Umfang, aktiv oder passiv, an den verschiedenen Phasen, Veranstaltungen und Abstimmungen des Infrastrukturdiallogs beteiligt.

21. Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM)
22. Bundesverband der Selbstständigen Abteilung Binnenschifffahrt e.V. (BDS)
23. Bundesverband eMobilität e.V. (BEM)
24. Bundesverband für Umweltberatung e.V. (bfub)
25. Bundesverband Großhandel, Außenhandel und Dienstleistungen (BGA) e.V.
26. Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
27. Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB)
28. Bundesverband SchienenNahverkehr e.V.
29. Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V.
30. Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.
31. Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.
32. Bundesverbandes Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME)
33. Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB)
34. Bündnis Verkehrsinitiativen
35. BWVL Bundesverband für Eigenlogistik & Verlader e.V.
36. dbb beamtenbund und tarifunion
37. Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU)
38. Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG (Kombiverkehr)
39. Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
40. Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK)
41. Deutscher Naturschutzring e.V. (DNR)
42. Deutscher Städte- und Gemeindebund e.V. (DStGB)
43. Deutscher Städtetag
44. Deutscher Stahlbau-Verband DSTV e.V./bauforumstahl
45. Deutscher Tourismusverband e.V. (DTV)
46. Deutsches Verkehrsforum e.V. (DVF)
47. DIE GÜTERBAHNEN/Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)
48. DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e.V.
49. Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
50. Fachverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e.V. (FWSV)
51. Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
52. FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland
53. Germanwatch e.V.

54. Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e. V.
55. Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung e. V. (GSV)
56. Handelsverband Deutschland – HDE e. V.
57. Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.
58. IDRF Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e. V.
59. Jugend im Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
60. Metropolregion Rheinland e. V./Initiativkreis Europäische Metropolregionen (IKM)
61. mofair e. V.
62. NABU (Naturschutzbund Deutschland) e. V.
63. Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.
64. SRL – Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e. V.
65. VBW. e. V. – Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V.
66. VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.
67. VDMA e. V. – Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
68. ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
69. Verband Beratender Ingenieure VBI
70. Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
71. Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e. V.
72. Verband der Chemischen Industrie e. V. (VCI)
73. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
74. Verband Deutsches Reisemanagement e. V. (VDR)
75. Verein Deutscher Zementwerke e. V. (VDZ)
76. VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.
77. Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. (en2x)
78. Wirtschaftsvereinigung Stahl
79. Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS)
80. Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V. (ZDH)
81. Zentralverband des Deutschen Baugewerbes e. V. (ZDB)
82. Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e. V. (ZVDS)
83. Zweirad-Industrie-Verband e. V. (ZIV)

## Verbände, die an der Online-Befragung teilgenommen haben

		BDR	Bund Deutscher Radfahrer (BDR)
		BDS	Bundesverband der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt
		bfs	bauforumstahl
ACE	ACE Auto Club Europa	bfub	Bundesverband für Umwelt- beratung (bfub)
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC)	BGA	Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA)
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club	BGL	Bundesverband Güterkraft- verkehr Logistik und Entsorgung (BGL)
ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (Flughafenverband ADV)	Bitkom	Bitkom – Branchenverband der deutschen Informations- und Telekommunikationsbranche
AGV MOVE	Arbeitgeber- und Wirtschafts- verband der Mobilitäts- und Ver- kehrsdienstleister (AGV MOVE)	BNW	BNW Bundesverband Nachhaltige Wirtschaft
ApS	Allianz pro Schiene	BÖB	Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB)
AvD	Automobilclub von Deutschland	BSK	Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK)
BBS	Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden	BSN	Bundesverband Schienen- Nahverkehr
bcs	Bundesverband CarSharing	BSVI	BSVI – Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrs- ingenieure
BDB	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt	BUND	Bund für Umwelt und Natur- schutz Deutschland (BUND)
BDEW	BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft	BVI	Bündnis Verkehrsinitiativen
BDI	Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)		
BdKEP	Bundesverband der Kurier- Express-Post-Dienste		

BVMB	Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen (BVMB)	GRV	Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik (GRV)
BVTM	Bundesverband Taxi und Mietwagen	GSV	Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung (GSV)
BWVL	BWVL Bundesverband für Eigenlogistik & Verlager	Germanwatch	Germanwatch
DB Cargo	DB Cargo	HDB	Hauptverband der Deutschen Bauindustrie
dbb	dbb beamtenbund und tarifunion	IDRF	IDRF Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze
DGB	Deutscher Gewerkschaftsbund	IG BAU	Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt
DHL	DHL Group <sup>33</sup>	IG BAU	Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt
DNR	Deutscher Naturschutzring, Dachverband der deutschen Natur-, Tier und Umweltschutzorganisationen (DNR)	IKM	Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland
DSL	DSL Bundesverband Spedition und Logistik	Kombiverkehr	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr
DSTV	Deutscher Stahlbau-Verband DSTV	mofair	mofair – Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr
DTV	Deutscher Tourismusverband (DTV)	NABU	NABU (Naturschutzbund Deutschland)
DVF	Deutsches Verkehrsforum	Pro Bahn	Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
en2x	Wirtschaftsverband Fuels und Energie (en2x)	Pro Mobilität	Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur
EVG	Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)	SRL	SRL – Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung
FUSS	FUSS – Fachverband Fußverkehr Deutschland	VBI	Verband Beratender Ingenieure VBI
FWSV	Fachverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (FWSV)	VCD	VCD Verkehrsclub Deutschland

33 Nachträgliche Änderung auf Wunsch der DHL Group.

VCI	Verband der Chemischen Industrie (VCI)
VDA	Verband der Automobilindustrie (VDA)
VDB	Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)
VDMA	VDMA – Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
VDR	Verband Deutsches Reise-management (VDR)
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
VDZ	Verein Deutscher Zementwerke (VDZ)
ver.di	ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
WV Stahl	Wirtschaftsvereinigung Stahl
ZDB	Zentralverband des Deutschen Baugewerbes
ZDH	Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH)
ZDS	Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband
ZVDS	Zentralverband Deutscher Schiffsmakler



## *Impressum*

### *Herausgeber*

Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Invalidenstraße 44  
D-10115 Berlin

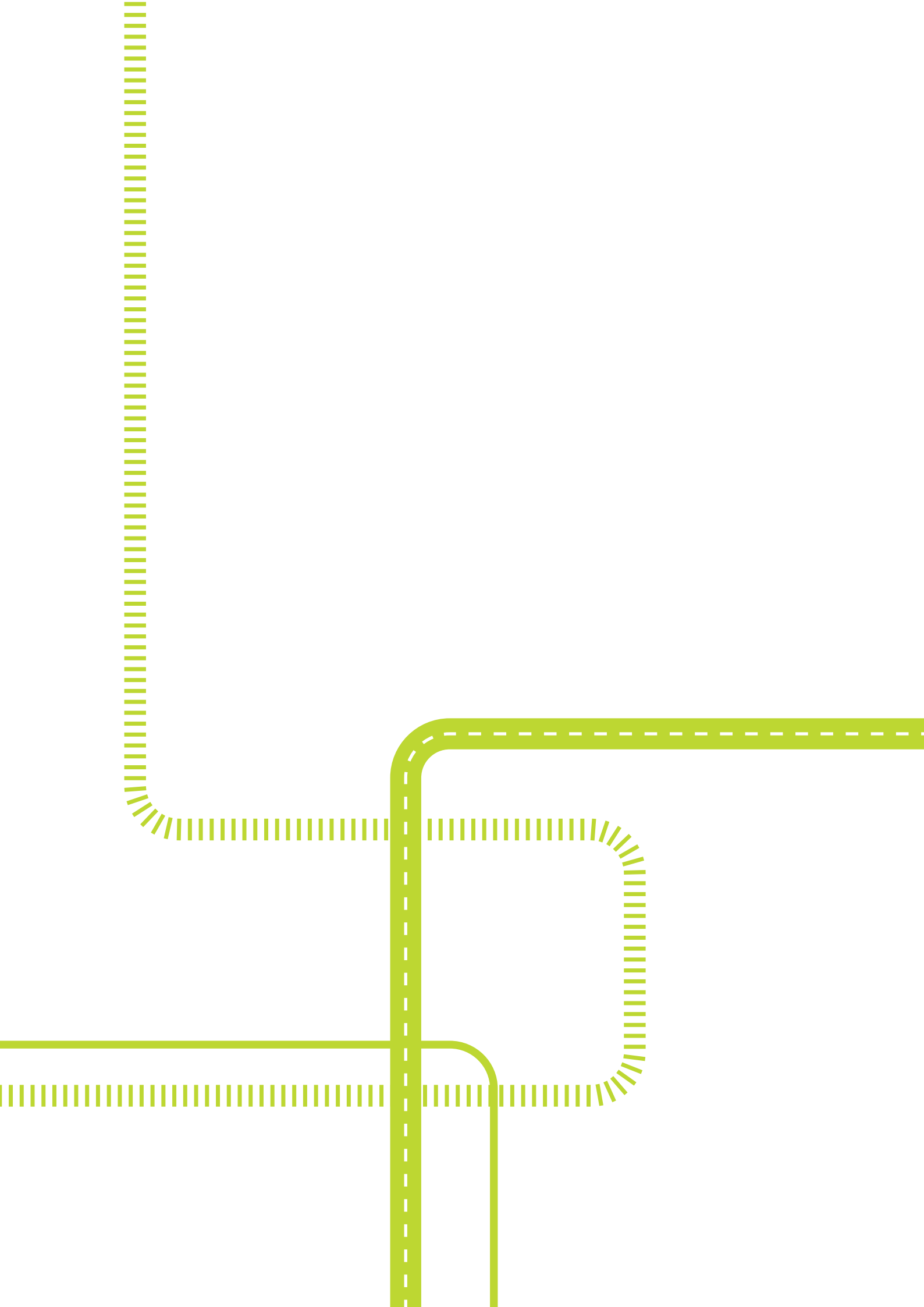
### *Stand*

Januar 2025

### *Gestaltung*





Scholz & Friends Berlin GmbH





Diese Publikation wird von der Bundesregierung im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie für Wahlen zum Europäischen Parlament.





**www.bmdv.bund.de**

-  [facebook.com/bmdv](https://facebook.com/bmdv)
-  [x.com/bmdv](https://x.com/bmdv)
-  [youtube.com/bmdv](https://youtube.com/bmdv)
-  [threads.net/@bmdv](https://threads.net/@bmdv)

-  [instagram.com/bmdv](https://instagram.com/bmdv)
-  [linkedin.com/company/bmdv-bund](https://linkedin.com/company/bmdv-bund)
-  [social.bund.de/@bmdv](https://social.bund.de/@bmdv)
-  [bsky.app/profile/bmdv.bsky.social](https://bsky.app/profile/bmdv.bsky.social)