



POLICY BRIEF ZUM BVWP 2030 (06/2024)

Bundeshaushalt 2025: Neubewertung, Priorisierung und Streichung von unwirtschaftlichen Straßenbauprojekten spart Milliarden

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 fußt auf teils falschen bzw. überholten Annahmen. Ein Großteil der Projekte weist mit aktualisierten Zahlen ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und sollte nicht weiterverfolgt werden. Allein bei den Baukosten ist bereits jetzt mit einer Steigerung von 110 Mrd. Euro auszugehen. Auch die Klimakosten wurden in der Bewertung der einzelnen Projekte unterschätzt, was zusätzlich Schienen- gegenüber Straßenprojekten systematisch schlechterstellt. Auch die dem BVWP 2030 zugrundeliegenden Verkehrsprognosen sind Teil des Problems. Sie stehen in starkem Widerspruch zu den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen der Bundesregierung. Ohnehin ist die Umsetzung aller im BVWP 2030 enthaltenen Projekte aufgrund der massiven Kostensteigerungen sowie begrenzter Personal- und Planungskapazitäten völlig unrealistisch. Der drohende Kürzungshaushalt 2025 sollte vom Bundesverkehrsministerium daher zum Anlass genommen werden, geplante Fernstraßenprojekte neu zu bewerten und konsequent zu streichen, so dass zumindest die für die Verkehrswende notwendigen und zielkonformen Zukunftsinvestitionen realisiert werden können.

Von Matthias Runkel

1 Der Bundesverkehrswegeplan 2030

Der **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)** ist von zentraler Bedeutung für die mittel- bis langfristige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Er legt die strategischen Ziele und Prioritäten fest und entscheidet darüber, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte für Straße, Schiene und Wasser in den folgenden 15 Jahren umgesetzt werden sollen. Der aktuelle BVWP 2030 gilt seit 2016 und bestimmt somit noch bis Ende des Jahrzehnts die

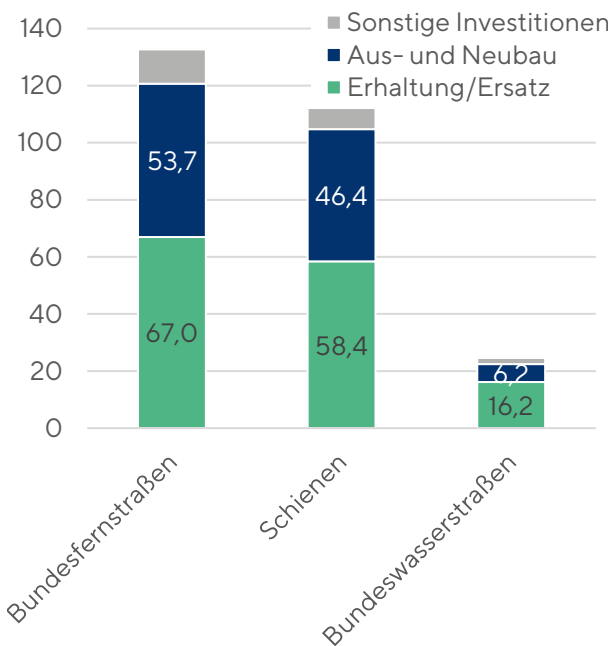
Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Infrastruktur wiederum bestimmt unser Mobilitätsverhalten weit darüber hinaus und hat einen erheblichen Einfluss auf die Klimaziele und Fragen der sozialen Gerechtigkeit.

Wie Abbildung 1 zeigt, sollen im gesamten Zeitraum gemäß ursprünglicher Planung rund **270 Mrd. Euro** investiert werden (rund 20 Mrd. pro Jahr) – davon 133 Mrd. Euro im Bereich Straßen (Autobahnen und Bundesstraßen),

112 Mrd. Euro in die Schienen sowie 25 Mrd. Euro in die Bundeswasserstraßen. Entgegen dem Koalitionsvertrag wird also mehr Geld in die Fernstraßen- als in die Schieneninfrastruktur investiert. Insgesamt sollen dabei **etwas mehr als 50 % in den Erhalt** der bestehenden Infrastruktur fließen.

Für den **Aus- und Neubau im Bereich Straßen** sind **53,7 Mrd. Euro** vorgesehen. Davon stammt ein Teil aus dem vorherigen BVWP und ist daher bereits laufend oder fest disponiert. In Summe befinden sich im Bereich Aus- und Neubau Straße 850 km neue Autobahnen, 3.000 km neue Bundesstraßen und 2.000 km Ausbau bzw. Erweiterung (BUND 2023).

Abbildung 1: Geplante Investitionen nach Verkehrsträger und Projektart



Quelle: eigene Darstellung nach Agora Verkehrswende (2023) auf Basis BMVI (2016)

Gemäß Umweltbundesamt (2024, Abb. 19) waren davon im Jahr 2022 – also fast zur Hälfte des Zeitraums des BVWP 2030 – erst 2 % fertiggestellt und weitere 9 % befanden sich im Bau. Ausgegeben wurden aber bereits über 25 % der geplanten Mittel (ebd.) – ein erster Hinweis auf die massiv unterschätzten Kosten (s. Abschnitt 4) sowie den personellen Engpass (mangelnde Fachkräfte in der Planung und im Ingenieurwesen) bei der tatsächlichen Umsetzung der Projekte (Abschnitt 5).

2 Verkehrs- und umweltpolitische Ziele und Prioritäten der Bundesregierung

Der BVWP 2030 ist für die Erreichung etlicher verkehrs-, sozial-, klima- und umweltpolitischer Ziele und Strategien von höchster Relevanz. Dazu gehören z. B. das **Klimaziel 2030** oder der **Masterplan Schienenverkehr** (BMVI 2020), die beide eine massive **Verkehrsverlagerung** von der Straße auf die Schiene vorsehen. Diese sollen unter anderem durch eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr sowie eine Erhöhung des Anteils der Schiene am Güterverkehr bis 2030 auf mindestens 25 Prozent vorangetrieben werden.

Entsprechende Prioritäten finden sich auch im **Koalitionsvertrag** der aktuellen Bundesregierung (2021), die „erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren“ und „einen stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung legen“ will. Das ist sinnvoll, da die Straßenanbindung fast überall in Deutschland bereits sehr gut ist (BBSR o.J.) – ganz im Gegensatz zur Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Agora Verkehrswende 2023b). Hier wurden bestehende Bus-, Straßenbahn- und Regionalverbindungen über Jahrzehnte abgebaut. In vielen ländlichen Regionen herrscht Verkehrsarmut.

3 Überholte Annahmen und zielwidrige Prognosen im BVWP

Die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele der Bundesregierung finden sich im BVWP 2030 allerdings nicht oder nur unzureichend wieder. Dafür gibt es mindestens drei Gründe:

1. Der mit Abstand **dominanteste Faktor** der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) zur Bewertung und Priorisierung der Projekte im BVWP 2030 sind **Reisezeitgewinne**. Sie bestimmen rund 90 % der NKA bei Straßenbauprojekten (ebd.), obwohl sie sich in der Realität oft nicht wie erhofft einstellen – u.a. aufgrund des induzierten Verkehrs (Greenpeace/Transport & Environment 2024; Handy/Boarnet 2014). Auch ergeben sich in den Verkehrsmodellen aus rein methodischen Gründen höhere Reisezeitgewinne bei Engpass-Auflösungen auf der Straße als auf der Schiene, was die NKA zugunsten der Straße verzerrt (Nagel 2016). In Kombination mit den stark **unterschätzten Projektkosten** (Abschnitt 2) sowie zu **gering angesetzten Klimaschadenskosten**¹ führt die dominante Rolle der Reisezeitgewinne zu einem überoptimistischen Nutzen-

¹ Im Rahmen des BVWP 2030 wurde bei der Wirtschaftlichkeitsprüfung ein CO₂-Preis von 145 Euro/tCO₂ für das Jahr 2030 angenommen (PTV Planung Transport

Verkehr AG et al. 2016). Zum Vergleich: Das Umweltbundesamt (2020) empfiehlt einen Kostensatz von 215 Euro.

Kosten-Verhältnis (NKV) und einer geschönten Projektbewertung vor allem von Fernstraßen-Neu- und Ausbauten.

Die mangelhafte Zuverlässigkeit der bestehenden, teils maroden Verkehrsinfrastruktur, die schlechte Planbarkeit aufgrund von Staus, Zugverspätungen etc. und die intermodale Nutzung anderer Verkehrsmittel kommt in der NKA hingegen zu kurz oder wird gar nicht berücksichtigt (Leerkamp/Bormann 2018). So wird die Relevanz von Erhalt und Sanierungsmaßnahmen sowie der Nutzen der öffentlichen Verkehrsmittel für die Optimierung des gesamten Verkehrsnetzes in den Annahmen unterbewertet.

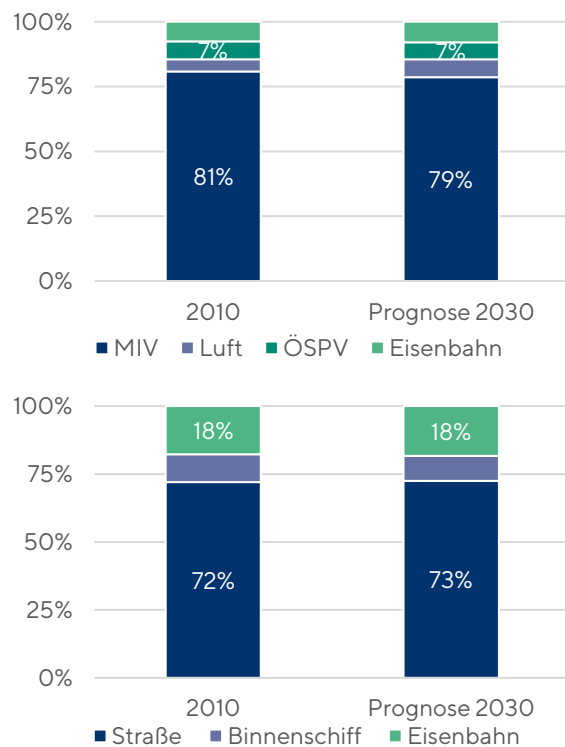
In einer Studie von Greenpeace/Transport & Environment (2024) wurde die NKA für 1.045 Fernstraßenprojekte im BVWP 2030 **mit aktualisierten Bau- und Klimaschadenskosten** sowie unter Berücksichtigung induzierter Verkehre neu durchgeführt. Demnach haben **665 Projekte (64 %) mit einem Investitionsvolumen von 96,5 Mrd. Euro ein NKV kleiner 1**, was bedeutet, dass die Kosten den Nutzen übersteigen und die Projekte unwirtschaftlich sind. Sie dürften nach den Maßstäben der Verkehrsplanung gar nicht gebaut werden.

2. Der BVWP 2030 kann viele, neuere Ziele der Bundesregierung gar nicht berücksichtigen, weil er bereits 2016 erstellt wurde (Agora Verkehrswende 2023a). Zwar wurden in der Zwischenzeit verschiedene **nachträgliche Priorisierungen** vorgenommen, die auf die veränderten Rahmenbedingungen einzahlen sollen. So wurde beispielsweise ein Brückensanierungsprogramm aufgelegt, um notwendige Modernisierungsmaßnahmen zu beschleunigen. Der Bundesrechnungshof (2024) hält die Umsetzung des Programms aber aufgrund begrenzter Personalkapazitäten für „gänzlich unrealistisch“. Des Weiteren wurde 138 Autobahnprojekten aus dem vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E) sowie vielen Schienenprojekten ein überragendes öffentliches Interesse zugeschrieben, um Genehmigungsverfahren zu beschleunigen.² Statt weiterer Priorisierungen erscheinen konkrete Streichungen jedoch zielführender, um Engpässe zu beseitigen und so die Umsetzungswahrscheinlichkeit der prioritären Projekte zu erhöhen.
3. Der BVWP 2030 beabsichtigt gar nicht, einen Kurswechsel oder Veränderungen im Sinne der umwelt- und verkehrlichen Ziele der Bundesregierung anzustoßen. Er hat zwar selbstgesteckte (Umwelt-)Ziele, die er aber weitgehend verfehlt und letztlich als sekundär betrachtet. **Primäres Ziel** ist die auskömmliche **Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur**. Der BVWP 2030 versucht also nicht zu gestalten, sondern er will

lediglich dem **prognostizierten Verkehrsaufkommen** gerecht werden.

Diese **Verkehrsprognosen stehen jedoch im starken Widerspruch zu den Zielen**. Weder im Personen- noch im Güterverkehr wird eine nennenswerte Verlagerung auf die Schiene prognostiziert – und entsprechend auch nicht in Projekten umgesetzt. Im Personenverkehr bleibt der motorisierte Individualverkehr (MIV), also das Auto, dominant und der Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) bleibt nahezu unverändert (Abbildung 2). Auch das 25 %-Ziel für die Schiene im Güterverkehr wird in der Prognose vom Verkehrsministerium verfehlt (Abbildung). Der Anteil bleibt auf dem Stand von 2010: 18 %. Die Prognosen drohen zur **„selbsterfüllenden Prophezeiung“** zu werden (VCD 2024).

Abbildungen 2 und 3: Modal Split im Personen- und Güterverkehr 2010 vs. Prognose 2030



Quelle: eigene Darstellung auf Basis Tabelle 17 und 18 in BMVI (2016)

Auch das Ziel des Koalitionsvertrag wird verfehlt: Mit 132,7 Mrd. Euro wird bis 2030 planmäßig deutlich mehr in die Straße finanziert als in die Schiene (112,2 Mrd. Euro) (vgl. Abbildung 1).

Lediglich das Ziel, einen **stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung**, statt Neu- und Ausbau zu legen, wird planmäßig erreicht. Tabelle 1 stellt die wesentlichen Zielwerte der

² <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw42-de-verkehrsnetz-971384>

Bundesregierung den Werten des BVWP 2030 noch einmal zusammenfassend gegenüber.

Tabelle 1: Ziele der Bundesregierung vs. BVWP 2030

Ziel der Bundesregierung	BVWP 2030
Verdopplung Schiene personenverkehr bis 2030 (184 Mio. Pkm)	100,1 Mio. Pkm
Anteil Güterverkehr Schiene 2030 (25 %)	18 %
Mehr Geld in die Schiene als Straße investieren	112,2 zu 132,7 Mrd. Euro
Fokus auf Erhalt/Sanierung statt Neu-/Ausbau	141,6 zu 106,3 Mrd. Euro

Quelle: eigene Darstellung

Gemäß einer aktuellen Studie von Prognos (2023) werden die **Klimaschutzziele** mit der im BVWP 2030 angenommenen Entwicklung der Verkehrsnachfrage **zwangsläufig verfehlt**. Mit dieser Prognose als Entscheidungsgrundlage trägt der Plan damit zur Zementierung dieser Fehlentwicklung bei (ebd.). In einem Alternativszenario zeigen die Autor*innen, dass bereits eine Veränderung von 17 der 123 Prämissen zu einer substantziellen Veränderung der prognostizierten Verkehrsnachfrage führt, die den Klimaschutz-Ansprüchen deutlich näher kommt.

Um die Bundesverkehrswegeplanung mit politischen Zielen in **Einklang** zu bringen, müsste die aktuelle „Predict and Provide“-Planung in eine „Decide and Provide“-Planung übergehen (Umweltbundesamt 2024). Das heißt, die Planung müsste sich stärker an den Zielen und politischen Prioritäten orientieren und weniger an den Prognosen, die im Wesentlichen eine Fortsetzung des Status quo festschreiben.

4 Massive Kostensteigerung

Schon zu Beginn kritisierte der Bundesrechnungshof (2016) die unzureichende Überprüfung und Anpassung der veranschlagten Kosten der Projekte und hielt die Kostenplanung für nicht realistisch. Zur Halbzeit ist klar, dass der BVWP 2030 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr deutlich teurer wird als ursprünglich angenommen. Jüngsten Schätzungen zufolge belaufen sich die **Mehrkosten aufgrund massiver Kostensteigerungen auf rund 110 Mrd. Euro** (Umweltbundesamt 2024), so dass das Gesamtvolumen um über **40 %** auf rund 380 Mrd. Euro steigen könnte.

54 Mrd. Euro Mehrkosten sind dem Bereich **Straße** zuzuordnen, 56 Mrd. Euro dem Bereich **Schiene** (ebd.). Die **Ursachen** sind laut den Autor*innen nicht vollumfänglich nachvollziehbar. Neben projektbezogenen Planänderungen und Schätzfehlern kommen u.a. die Inflation und konkret gestiegene Rohstoff- und Baupreise als Kostentreiber infrage.

Das ist auch für die Haushalte der **Länder und Kommunen** relevant. Gerade beim Verkehrsträger Straße fallen die Kosten zum größten Teil bei den Gemeinden an (DIW 2017). Gemeinsam mit den Ländern sind es in etwa das Doppelte der Bundesmittel (ebd.).

Die gestiegenen Kosten führen dazu, dass weniger Projekte tatsächlich umgesetzt werden können. Das reduziert den Handlungsspielraum für Kurskorrekturen und die für den Klimaschutz notwendigen Investitionen. **Statt weitere Pseudo-Priorisierungen vorzunehmen, erscheinen konkrete Streichungen zielführender.**

5 Engpass Planungskapazitäten

Auch mit Blick auf die verfügbaren (Planungs-)Kapazitäten ist der BVWP 2030 „zu groß“. Er enthält deutlich mehr Projekte als realistisch umgesetzt werden können. Zum Projektstand 2022 waren laut Umweltbundesamt (2024, Abb. 19) bspw. im Bereich Straße erst 2 % in Betrieb und 9 % befanden sich in der Bauphase. 17 % bzw. 31 % befanden sich in der Planfeststellungs- bzw. Planungsphase. 41% der Projekte sind noch komplett ohne Planung.

Die sogenannten **Vorhabenträger**, die vom Bund mit der **Projektplanung** beauftragt sind, sind personell nicht in der Lage alle Projekte umzusetzen. Beispielsweise hält der Bundesrechnungshof (2024) das Brückenmodernisierungsprogramm für „gänzlich unrealistisch“ und die mit der Planung beauftragte Autobahn GmbH für überfordert. Er empfiehlt daher - neben der Ausweitung personeller Kapazitäten - **Haushaltsmittel für den Erhalt zulasten von Neu- und Ausbau zu verschieben und stärker zu priorisieren.**

Ein Problem ist, dass alle Projekte im „vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2030 bearbeitet und in der Planung vorangetrieben werden müssen, unabhängig von ihrer Priorität, der Umsetzungsperspektive oder der Finanzierbarkeit. Das führt dazu, dass die Vorhabenträger ihre begrenzten Kapazitäten auch in Projekte investieren müssen, die möglicherweise gar nicht umgesetzt werden. Das wiederum verlangsamt die Umsetzung der prioritären Projekte. Um diesen **Engpass zu beseitigen, müssen Projekte dauerhaft vom BMDV aus dem BVWP 2030 gestrichen werden.**

Im Einklang mit den Zielen der Bundesregierung sind diese Streichungen im Bereich Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen vorzunehmen. So können die Projekte in den Bereichen Erhalt/Sanierung auf Straße und Schiene sowie der notwendige, naturverträgliche Ausbau der Schiene mit der notwendigen Fokussierung vorangetrieben und ihre Umsetzungswahrscheinlichkeit erhöht werden.

6 Engpass Finanzen: Kürzungshaushalt 2025

Vor dem Hintergrund drohender Kürzungen im **Bundeshaushalt 2025** stehen alle öffentlichen Ausgaben unter Druck. Medienberichten zufolge³ werden Einsparungen in Höhe von 15 bis 30 Mrd. Euro gefordert. Allein das **Bundesverkehrsministerium** soll Ausgaben in Höhe von rund 5 Mrd. Euro streichen. Dies sollte als Anlass genommen werden, die im BVWP 2030 geplanten Projekte **neu zu (de-)priorisieren** und in Folge unnötige und klimaschädliche Investitionen zu streichen.

Aufgrund der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele und Prioritäten der Bundesregierung sind diese **Streichungen im Bereich Neu- und Ausbau von Straßen** vorzunehmen. Insgesamt sind hier planmäßig 54 Mrd. Euro in rund 1.000 Projekten vorgesehen. Davon sind jedoch 19,6 Mrd. Euro für den Zeitraum nach 2030 angesetzt. Von den verbleibenden 34 Mrd. Euro bis 2030 wurden zum Projektstand 2022 bereits 14 Mrd. Euro getätigt. Somit verbleiben also rund 20 Mrd. Euro bzw. **rund 2,5 Mrd. Euro pro Jahr Einsparpotenzial**, die einen substantziellen Beitrag zu den geforderten Kürzungen im Bundeshaushalt leisten können.

7 Politische Handlungsempfehlungen

Die im BVWP 2030 geplanten Projekte werden, wie erwähnt, aufgrund der stark gestiegenen Baukosten deutlich teurer als ursprünglich geplant und können auch aufgrund begrenzter Kapazitäten bei Planung, Genehmigung und Bau nicht alle umgesetzt werden. Aus diesen Gründen und vor dem Hintergrund des drohenden Kürzungshaushalts

2025 erscheint es angebracht etliche **Projekte zu streichen** – und zwar konkret im Bereich **Neu- und Ausbau von Straßen**.

Verschiedene Rechtsgutachten halten ein solches **Moratorium** für zulässig und sogar erforderlich (siehe z. B. Heß 2021; Ziehm 2021). Demnach ist der **BVWP 2030 rechtswidrig** hinsichtlich der Strategischen Umweltprüfung und **verfassungswidrig** mit Blick auf das Klimaschutzgebot (Art. 20a GG).

Ausgangspunkt für die Auswahl der Streichungen könnte z. B. die Liste von Greenpeace/Transport & Environment (2024) sein, in der das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Fernstraßenprojekte mit aktualisierten Annahmen neu berechnet wurde. Darin wurden 665 Projekte mit einem NKV < 1 identifiziert (darunter 176 Autobahn- und 489 Bundesstraßenprojekte). Bei diesen Projekten übersteigen also die Kosten den potenziellen Nutzen. Die Projekte sind unrentabel und sollten allein deshalb nicht weiterverfolgt werden.

Die Streichungen würden die begrenzten finanziellen und personellen **Kapazitäten entlasten**, was wiederum die Umsetzungswahrscheinlichkeit der übrigen Projekte erhöht. Das sind vor allem **Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen** gegen den weiteren Verfall der maroden deutschen Infrastruktur sowie die für die Klimaziele unerlässlichen **Zukunftsinvestitionen in ein modernes Schienennetz**. Werden diese Investitionen nicht bis 2030 getätigt, drohen deutlich höhere Kosten in der Zukunft aufgrund massiver verkehrlicher Beeinträchtigungen sowie deutlich teureren Klimaschutzmaßnahmen oder Strafzahlungen bei Zielverfehlung.

³ <https://www.sueddeutsche.de/politik/lindner-baerbock-schulze-haushalt-sparplaene-17141957>,
<https://www.tagesspiegel.de/politik/planungen-fur-haushalt-2025-lindner-fordert-offenbar-grosse-einsparungen-von-baerbock-paus-und-wissing-11443214.html>,

<https://www.wiwo.de/politik/deutschland/haushalt-2025-die-ampel-kaempft-um-die-25-milliarden-euro-luecke-und-um-ihre-zukunft/29782224.html>

LITERATURVERZEICHNIS

- Agora Verkehrswende (2023a): Die Bundesverkehrswegeplanung schleunigst modernisieren. Übersicht des Entstehungsprozesses des Bundesverkehrswegeplans 2030 und der Vorschläge für eine klimagerechte Reform. (Langfassung). Abrufbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Bundesverkehrswegeplan/89_Bundesverkehrswegeplan_Langfassung.pdf
- Agora Verkehrswende (2023b): ÖV-Atlas Deutschland 2023. Abrufbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas-deutschland/>
- BBSR (o.J.): Erreichbarkeitsmodell des BBSR. Abrufbar unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbewachung/Komponenten/Erreichbarkeitsmodell/erreichbarkeitsmodell.html>
- BMVI (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030. Abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile
- BMVI (2020): Masterplan Schienenverkehr. Abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile
- BUND (2023): Der Bundesverkehrswegeplan 2030. Abrufbar unter: <https://www.bund.net/themen/mobilitaet/infrastruktur/>
- Bundesrechnungshof (2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 HBO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030. Bonn (Gz.: V3-2015-5056/III). Abrufbar unter: https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2016/bundesverkehrswegeplan-2030-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=1
- Bundesrechnungshof (2024): Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages. Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes für Autobahnbrücken. Abrufbar unter: https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/br%C3%BCckenmodernisierungsprogramm-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=4
- Bundesregierung (2021): Koalitionsvertrag. Abrufbar unter: <https://www.bundesregierung.de/re-source/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>
- DIW (2017): Staatliche Einnahmen und Ausgaben im Verkehrssektor: Analyse der Datensituation und konzeptionelle Erfordernisse für eine Finanzierungsrechnung. Abrufbar unter: https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_3715_58_101_vergleich_verkehrstraeger_bf.pdf
- Greenpeace, Transport & Environment (2024): Schwere Kost: Das Verhältnis von Nutzen zu Kosten entscheidet über den Bau von Autobahnen und Bundesstraßen. Doch zentrale Daten sind überholt. Eine Datenanalyse mit aktualisierten Kostensätzen. Abrufbar unter: <https://www.greenpeace.de/publikationen/Nutzen-Kosten-Analyse%20Autobahnen.pdf>
- Handy, S., Boarnet, M. G. (2014): Impact of Highway Capacity and Induced Travel on Passenger Vehicle Use and Greenhouse Gas Emissions. Abrufbar unter: https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-06/Impact_of_Highway_Capacity_and_Induced_Travel_on_Passenger_Vehicle_Use_and_Greenhouse_Gas_Emissions_Policy_Brief.pdf
- Heß, F. (2021): Rechtsgutachten: Zur formellen (Unions-)Rechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Straßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen. Abrufbar unter: https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_bvwp_2030_rechtsgutachten.pdf
- Leerkamp, B., Bormann, R. (2018): Zuverlässig statt schnell. Infrastrukturplanung und Verkehrspolitik neu denken. WISO direkt. Abrufbar unter: <https://library.fes.de/pdf-files/wiso/14555.pdf>
- Nagel, K. (2016): Bewertung von Engpass-Auflösungen Bahn vs. Straße im BVWP. Abrufbar unter: https://blogs.tu-berlin.de/vsp_verkehrssystemplanung/2016/11/18/bewertung-von-engpass-auflösungen-bahn-vs-strase-im-bvwp/

Prognos (2023): Alternatives Verkehrsszenario für Deutschland. Prämissen für eine klimafreundlichere Verkehrsentwicklung als Grundlage für die Infrastrukturplanung. Abrufbar unter: https://www.greenpeace.de/publikationen/Greenpeace_Alternatives_Verkehrsszenario.pdf

PTV Planung Transport Verkehr AG, PTV Transport Consult GmbH, TCI Röhling – Transport Consulting International, Mann, H.-U. (2016): Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publication-File

Umweltbundesamt (2020): Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodenkonvention-umweltkosten>

Umweltbundesamt (2024): Zukunftsfeste Verkehrsinfrastrukturplanung. Fachlicher Bericht für eine zielorientierte Bedarfsplanüberprüfung des BVWP 2030. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0906.pdf>

VCD (2024): Verkehrsprognosen sind keine Prophezeiungen. Abrufbar unter: <https://www.vcd.org/artikel/verkehrsprognosen-sind-keine-prophezeiungen>

Ziehm, C. (2021): Rechtliche Zulässigkeit und Ausgestaltung eines Moratoriums für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen). Abrufbar unter: https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/auto/210707-nabu-rechtsgutachten_autobahnmoratorium-cornelia_ziehm.pdf

IMPRESSUM

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)

Geschäftsführende Vorständin: Carolin Schenuit

Titelfoto: [Radosław Drożdżewski](#)

IM AUFTRAG VON:



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages