Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Dorothee Bär, MdB
Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2300
FAX +49 (0)30 18-300-2319

psts-b@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Datum: Berlin, 01.09.2016
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valeria Wilms, Steffi Lemke, Peter Maiwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Verfehlung der Umwelt- und Naturschutzziele des neuen Bundesverkehrswegeplans“
- Drucksache 18/09229

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dorothee Bär

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage
zum Schreiben
vom 01.09.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valeria Wilms, Steffi Lemke, Peter Maiwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Verfehlung der Umwelt- und Naturschutzziele des neuen Bundesverkehrswegeplans"
- Drucksache 18/09229

Frage 1: *Für welche der Natura-2000-Gebiete in Deutschland ist eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Umsetzung der Vorhaben im Vordringlichen Bedarf des Entwurfs des neuen Bundesverkehrswegeplans wahrscheinlich und für welche ist diese nicht auszuschließen (bitte einzeln angeben für Vordringlichen Bedarf, Weiteren Bedarf mit Planungsrecht und Weiteren Bedarf unter Angabe des jeweiligen Erhaltungsziels und Schutzzwecks sowie der jeweils zu erwartenden Auswirkungen)?*

Antwort:
Die Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030, bei denen nach Umsetzung eine Beeinträchtigung von Natura-2000-Gebieten „nicht ausgeschlossen" bzw. „wahrscheinlich ist" sowie ihre jeweilige Dringlichkeitskategorie können den entsprechenden beiden Spalten der Anlagen 1-3 des Umweltberichts (S. 207ff) entnommen werden. Die jeweils betroffenen Gebiete können mittels der Projektnummer in der im Dossier enthaltenen Karte im Projektinformationssystem (PRINS) unter http://www.bvwp-projekte.de/ eingesehen werden.

Frage 2:

a) Bei wie vielen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs bzw. des Weiteren Bedarfs im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans wurde jeweils eine „hohe" Umweltbetroffenheit festgestellt (bitte nach Dringlichkeitseinstufung aufschlüsseln)?

b) Bei welchen Vorhaben im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans führte jeweils eine als „hoch" eingestufte Umweltbetroffenheit zu einer niedrigeren Dringlichkeitseinstufung?

c) Bei welchen Neubauvorhaben im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans führte jeweils eine als „hoch" eingestufte Umweltbetroffenheit zu der Wahl einer Projektalternative?

Antwort:
Die Priorisierungsmethodik berücksichtigt die Ergebnisse aller Bewertungsmodule, auch die Umweltbewertung. So kann ein Projekt nicht in den VB-E eingestuft werden, wenn eine hohe Umweltbetroffenheit vorliegt. Auf der Ebene des BVWP auffälligen Umweltbetroffenheiten ist bei der späteren Detailplanung Rechnung zu tragen, z. B. durch Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder Kompensation nachteiliger Umweltauswirkungen. Im BVWP wird lediglich der grundsätzliche Bedarf für ein Projekt festgestellt.

Die Projekte des BVWP 2030 mit einer hohen Umweltbetroffenheit sind in den nachfolgenden Tabellen aufgeführt.

Projekte des BVWP 2030 - Teil Bundesfernstraßen mit hoher Umweltbetroffenheit

Lfd. Nr.	Land	(Teil)Projekt nummer	Str. Nr.	Str. Nr.	Projekt		Dring-lichkeit
1	BB	A14-G20-ST-BB-T2-BB	A 014		Lgr. ST/BB	AS Karstädt	VB
2	BB	B96-G10-BB	**B 096**		**Kreuz Oranienburg (A 10)**	**Lgr. BB/MV**	VB
3	BB	B102-G10-BB	**B 102**		**OU Premnitz**		VB
4	BB	B167/B112-G40-BB-T8-	B 167		OU Finowfurt	und OU Eberswalde	VB
5	BB	B167-G30-BB-T2-BB	B 167		OU Liebenwalde		VB
6	BB	B189n-G30-MV-BB	**B 189n**		**Mirow**	**AS Wittstock/Dosse (A 19)**	VB
7	BW	A98-G110-BW-T1-BW	A 098		Rheinfelden - Tiengen	(1. Fahrbahn)	VB
8	BW	B10-G80-BW-T1-BW	B 010		Gingen-O	Geislingen-M	VB
9	BW	B10-G80-BW-T3-BW	B 010		OU Amstetten		VB
10	BW	B012-G10-BW	**B 012**		**OU Großholzleute**		VB
11	BW	B29a-G30-BW	**B 029a**		**Unterkochen**	**Ebnat**	VB
12	BW	B29n-G50-BW-BY	**B 029n**		**Röttingen**	**Nördlingen**	VB
13	BW	B31-G10-BW	**B 031**		**Überlingen**	**Immenstaad**	VB
14	BW	B31-G30-BW	**B 031**		**Breisach**	**Freiburg**	VB
15	BW	B292-G10-BW	**B 292**		**OU Östringen**		VB
16	BW	B312-G20-BW	**B 312**		**Lichtenstein**	**Engstingen**	VB
17	BW	B 27/B 314-G10-BW	**B 314**		**Donaueschingen**	**Waldshut-Tiengen**	VB
18	BW	B465-G10-BW	**B 465**		**OU Owen**		VB
19	BW	B523-G10-BW	**B 523**		**OU Villingen-Schwenningen**		VB
20	BY	A094-G040-BY	**A 094**		**AK München-O**	**AS Pocking**	VB
21	BY	B002-G095-BY	**B 002**		**Augsburg - Donauwörth**	**Nürnberg**	VB
22	BY	B002-G080-BY	**B 002**		**Osttangente Augsburg**		VB
23	BY	B008-G010-BY-T02-BY	B 008		OU Neustadt-Diebach		VB
24	BY	B015-G070-BY-T01-BY	B 015		O-OU Landshut (A 92 - B 299)		VB
25	BY	B019-G010-BY	**B 019**		**OU Giebelstadt - Euerhausen**		VB
26	BY	B026-G030-BY	**B 026**		**OU Gemünden**		VB
27	BY	B026-G044-BY-T01-BY	B 026n		AK Schweinfurt/Werneck (A 7)	Karlstadt	VB
28	BY	B173-G011-BY	**B 173**		**Lichtenfels (A 73)**	**Zettlitz (B 289)**	VB
29	BY	B279-G020-BY-T02-BY	B 279		OU Saal a. d. Saale		VB
30	BY	B299-G060-BY	**B 299**		**OU Mühlhausen i. d. OPf.**		VB
31	BY	B388-G020-BY	**B 388**		**Ismaning**	**Taufkirchen**	VB
32	BY	B388-G050-BY	**B 388**		**N-OU Passau**		VB
33	BY	B470-G030-BY	**B 470**		**O-OU Forchheim**		VB
34	HE	B062-G10-HE-T02-HE	B 062		OU Buchenau		VB
35	HE	B252-G10-HE-T02-HE	B 252		OU Twiste		VB
36	HE	B252-G20-HE-T02-HE	B 252		OU Ernsthausen		VB
37	HE	B253-G10-HE-T02-HE	B 253		OU Frohnhausen/ Wissenbach		VB
38	HE	B486-G20-HE	**B 486**		**Mörfelden**	**OU Langen**	VB
39	MV	B96_B104_B197-G20-MV	**B 096**		**Weisdin**	**Warlin**	VB

Lfd. Nr.	Land	(Teil)Projekt nummer	Str. Nr.	Str. Nr.	Projekt		Dring-lichkeit
40	MV	B104-G10-MV-T3-MV	B 104		OU Schwerin		VB
41	MV	B104-G20-MV	**B 104**		**OU Sternberg**		VB
42	MV	B111-G10-MV	**B 111**		**Lühmannsdorf**	**Wolgast**	VB
43	MV	B189n-G30-MV-BB	**B 189n**		**Mirow**	**AS Wittstock/Dosse (A 19)**	VB
44	MV	B191_B321-G10-MV	**B 191**	**B 321**	**OU Parchim**		VB
45	NI	A20-G10-NI-SH	**A 020**		**AD A28/A20 (Westerstede)**	**Hohenfelde (A 23) mit A 26**	VB
46	NI	A33-G10-NI	**A 033**		**Osnabrück/N (A 1)**	**Osnabrück/Belm**	VB
47	NI	A39-G10-NI	**A 039**		**AS Lüneburg-N (B 216)**	**AS Weyhausen (B 188)**	VB
48	NI	B3-G30-NI	**B 003**		**Ehlershausen**	**Groß Hehlen**	VB
49	NI	B71-G50-NI	**B 071**		**w Uelzen**	**B 4n**	VB
50	NI	B74-G10-NI	**B 074**		**OU Ritterhude**		VB
51	NI	B210-G10-NI	**B 210**		**AS Riepe (A 31)**	**n Aurich**	VB
52	NI	B212-G21-NI-HB-T2-NI	B 212n		Harmenhausen (L 875)	Lgr. NI/HB	VB
53	NI	B213-G10-NI	**B 213**	**E 233**	**AS Meppen (A 31)**	**AS Cloppenburg (A 1)**	VB
54	NI	B238-G10-NW-NI-T4-NI	B 238		OU Steinbergen		VB
55	NI	B443-G20-NI	**B 443**		**OU Koldingen**		VB
56	NW	A001-G10-NW-RP-T02-	A 001		AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil NW)	VB
57	NW	A001-G10-NW-RP-T03-	A 001		AS Lommersdorf (L 115z)	AS Blankenheim (B 51)	VB
58	NW	A46-B7-G41-NW-T1-NW	A 046		AS Hemer (B 7)	AS Menden (B 515)	VB
59	NW	B1/B66-G20-NW	**B 001**	**B 066**	**Horn/ Bad Meinberg**	**Barntrup**	VB
60	NW	A46-B7-G41-NW-T2-NW	B 007		Menden	Wimbern	VB
61	NW	A46-B7-G41-NW-T3-NW	B 007		Wimbern	Arnsberg (OU Wickede)	VB
62	NW	B7-G30-NW	**B 007**		**OU Warburg/Scherfede**		VB
63	NW	B8-G10-NW	**B 008**		**Dinslaken (A 59)**	**Wesel (B 58)**	VB
64	NW	B8-G20-NW	**B 008**		**OU Hennef/Uckerath**		VB
65	NW	B56-G10-NW	**B 056**		**Jülich**	**AS Düren (A 4)**	VB
66	NW	B58-G10-NW	**B 058**	**B 070**	**Alpen**	**Brünen**	VB
67	NW	B64-B83-G90-NW	**B 064**		**Brakel**	**Holzminden**	VB
68	NW	B65-G10-NW-NI	**B 065**		**Stirpe-Ölingen (B 51)**	**Bad Nenndorf (A 2)**	VB
69	NW	B238-G10-NW-NI	**B 238**		**Lemgo**	**Bad Eilsen (B 66 - A 2)**	VB
70	NW	B474-G10-NW	**B 474**		**AK Dortmund-NW (A 2)**	**Olfen (B 235)**	VB
71	RP	A001-G10-NW-RP-T01-	A 001		AS Kelberg (B 410)	AS Adenau (L10)	VB
72	RP	A001-G10-NW-RP-T02-	A 001		AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil RP)	VB
73	RP	B36/B293-G10-RP-BW-	B 036	B 293	Wörth am Rhein (B 9)	Karlsruhe	VB
74	RP	B266n-G22-RP	**B 266n**		**Ahrquerung**		VB
75	SH	B208-G20-SH	**B 208**		**OU Ratzeburg**		VB
76	SL	B268-G10-SL	**B 268**		**OU Nunkirchen**		VB
77	SN	B98-G10-SN	**B 098**		**Riesa**	**A 13**	VB

Lfd. Nr.	Land	(Teil)Projekt nummer	Str. Nr.	Str. Nr.	Projekt		Dring-lichkeit
78	SN	B156-G10-SN	**B 156**		**OU Malschwitz/Niedergurig**	**(B 156 (Spree)) - Abzw. Briesing**	VB
79	SN	B107/B174-G20-SN	**B 174**	**B 107**	**Reitzenhain**	**AS Chemnitz-Ost**	VB
80	ST	A14-G20-ST-BB-T1-ST	A 014		AS Dahlenwarsleben	Wittenberge (Lgr. ST/BB)	VB
81	ST	B87-G20-ST	**B 087**		**Naumburg**	**Lgr. ST/TH**	VB
82	ST	B181-G10-ST	**B 181**		**OU Zöschen-Wallendorf**	**Merseburg**	VB
83	ST	B187-G11-ST	**B 187**		**OU Jessen**	**Mühlanger**	VB
84	ST	B187-G21-ST	**B 187**		**AS Coswig**	**Wittenberg**	VB
85	TH	B7/B180-G10-TH-ST-SN	**B 007**	**B 180**	**Frohburg (A 72)**	**Zeitz (A 9)**	VB
86	TH	B19-G50-TH-T1-TH	B 019		OU Meiningen, 2. BA		VB
87	TH	B247-G10-NI-TH-T3-TH	B 247		Ferna	Teistungen	VB
88	BB	B87-G80-BB-T1-BB	B 087		OU Lübben		WB*
89	BW	A98-G110-BW-T2-BW	A 098		Rheinfelden - Tiengen	(2. Fahrbahn)	WB*
90	BW	B028-G20-BW	**B 028**		**OU Blaubeuren/Gerhausen**		WB*
91	BY	B002-G020-BY	**B 002**		**Eschenlohe**	**Oberau-N**	WB*
92	BY	B002-G080-BY-T04-BY	B 002		Kissing	Oberottmarshausen (B 17)	WB*
93	BY	B011-G030-BY-T01-BY	B 011		Deggendorf	Grafling	WB*
94	BY	B013-G020-BY	**B 013**		**OU Oberickelsheim**		WB*
95	BY	B013-G030-BY	**B 013**		**OU Gollhofen/Uffenheim**	**und OU Rudolzhofen**	WB*
96	BY	B013-G060-BY-T03-BY	B 013		OU Eichstätt		WB*
97	BY	B016-G051-BY-T02-BY	B 016		OU Neuburg-S	Oberhausen (Sehensand)	WB*
98	BY	B026-G044-BY-T02-BY	B 026n		Karlstadt	A 3	WB*
99	BY	B173-G040-BY	**B 173**		**OU Unterrodach**		WB*
100	BY	B026-G043-BY-T02-BY	B 276		Zubringer Lohr - (Variante)		WB*
101	BY	B279-G012-BY-T01-BY	B 279		OU Baunach (O)		WB*
102	BY	B279-G020-BY-T01-BY	B 279		Voccawind	Ermershausen	WB*
103	BY	B285-G010-BY-T01-BY	B 285		OU Stockheim		WB*
104	BY	B303-G010-BY	**B 303**		**AS Wasserlosen (A 7)**	**Schweinfurt**	WB*
105	HB	B212-G21-NI-HB-T3-HB	B 212n		A 20 (n Rodenkirchen)	A 281	WB*
106	HE	B508-G20-HE	**B 508n**		**Schameder**	**Frankenberg**	WB*
107	NI	A21-G20-SH-NI-T3-SH-NI	A 021		AD Geesthacht (A 25)	AS Rönne	WB*
108	NI	B1-G10-NI-NW	**B 001**		**Barntrup**	**w Elze (B 3)**	WB*
109	NI	B1-G21-NI	**B 001**		**w Elze (B 3)**	**Hildesheim - Himmelsthür**	WB*
110	NI	B3/B240/B64-G10-NI-T4-NI	B 240		Fölziehausen	Eschershausen	WB*
111	NW	B56-G40-NW	**B 056**		**Bonn/Hardtberg**	**Birlinghoven/Dambroich**	WB*
112	NW	B508-G20-HE	**B 508n**		**Schameder**	**Frankenberg**	WB*
113	NW	B62/B508-G30-NW-T2-	B 508n		OU Kreuztal-Ferndorf		WB*
114	NW	B62/B508-G30-NW-T3-	B 508n		OU Hilchenbach		WB*
115	RP	B41n-G10-RP	**B 041n**		**OU Niederbrombach - Oberbrombach**	**und Rötsweiler**	WB*

Lfd. Nr.	Land	(Teil)Projekt nummer	Str. Nr.	Str. Nr.	Projekt		Dring-lichkeit
116	RP	B414n-G10-RP	**B 414n**		**OU Kirburg**		WB*
117	SH	A21-G20-SH-NI-T2-SH	A 021		AK Schwarzenbek (A 24)	AD Geesthacht (A 25)	WB*
118	SH	A21-G20-SH-NI-T3-SH-NI	A 021		AD Geesthacht (A 25)	AS Rönne	WB*
119	SL	A001-G10-SL	**A 001**		**A 1**	**A 623**	WB*
120	SN	B87-G21-SN-BB	**B 087n**		**Leipzig (A 14)**	**Löhsten (Lgr. SN/BB)**	WB*
121	BB	B87/B101-G10-BB	**B 087**	**B 101**	**OU Herzberg**		WB
122	BB	B97-G20-BB	**B 097**		**OU Cottbus (3. BA)**		WB
123	BB	B167/B112-G40-BB-T7-	B 167		OU Hohenfinow	und OU Falkenberg	WB
124	BY	B026-G020-BY	**B 026**		**Lohr**	**AS Hösbach (A 3)**	WB
125	BY	B047-G010-BY	**B 047**		**OU Schneeberg**		WB
126	BY	B085-G010-BY-T02-BY	B 085		OU Stockheim/Gundelsdorf		WB
127	BY	B131-G010-BY	**B 131n**	**A 009**	**A 9**	**Gunzenhausen**	WB
128	BY	B279-G012-BY-T02-BY	B 279		OU Reckendorf		WB
129	BY	B285-G010-BY-T02-BY	B 285		OU Ostheim		WB
130	BY	B303-G031-BY-T02-BY	B 303		OU Zaubach		WB
131	BY	B466-G020-BY-T04-BY	B 466		OU Oettingen		WB
132	BY	B470-G010-BY	**B 470**		**Rothenburg (A 7)**	**Höchstadt/B 505 Bamberg**	WB
133	HE	A4-G10-HE-TH	**A 004**		**AD Kirchheim**	**AD A 4/A 44**	WB
134	HE	B451-G10-HE	**B 451**		**OU Witzenhausen**		WB
135	HE	B454-G20-HE	**B 454**		**OU Neukirchen / Asterode**		WB
136	HE	B489-G10-HE	**B 489**		**Hungen**	**AS Wölfersheim**	WB
137	MV	B192-G10-MV	**B 192**		**OU Goldberg**		WB
138	NI	B64-G30-NI	**B 064**		**OU Mainzholzen**		WB
139	NI	B71-G40-NI	**B 071**		**OU Munster**		WB
140	NI	B188-G10-NI	**B 188**		**Schillerslage (B 3)**	**AS Weyhausen (A 39)**	WB
141	NI	B188-G20-NI-T2-NI	B 188		OU Vorsfelde		WB
142	NI	B209-G10-NI	**B 209**		**OU Rethem**		WB
143	NI	B214-G50-NI-T6-NI	B 214		OU Schwarmstedt		WB
144	NI	B240-G10-NI	**B 240**		**OU Halle**		WB
145	NI	B243-G30-NI-TH-T1-NI	B 243		OU Herzberg		WB
146	NW	B7/B480-G10-NW-T2-NW	B 480		OU Brilon/Alme		WB
147	RP	B255n-G11-RP	**B 255n**		**OU Rothenbach**	**und OU Langenhahn**	WB
148	RP	B269n-G11-RP	**B 269n**		**OU Birkenfeld**		WB
149	RP	B414n-G20-RP	**B 414n**		**OU Nister-Möhrendorf**		WB
150	RP	B427n-G10-RP	**B 427n**		**OU Hinterweidenthal**		WB
151	SN	B101-G20-SN	**B 101**		**Scheibenberg**	**Annaberg-Buchholz**	WB
152	ST	B27-G10-ST	**B 027**		**TOU Hüttenrode**		WB
153	ST	B81-G20-ST	**B 081**		**Halberstadt**	**AS Heimburg (B 6n)**	WB

Lfd. Nr.	Land	(Teil)Projekt nummer	Str. Nr.	Str. Nr.	Projekt		Dring-lichkeit
154	ST	B180-G30-ST	**B 180**		**OU Naumburg**		WB
155	ST	B187a-G10-ST	**B 187a**		**OU Aken (mit Elbquerung)**		WB
156	ST	B190n-G10-ST-NI-T1-ST	B 190n		LGr. ST/NI	A 14	WB
157	TH	B4-G10-TH-T1-TH	B 004		OU Ilfeld		WB
158	TH	B19-G40-TH-T2-TH	B 019		Wilhelmsthal	Eisenach	WB
159	TH	B19-G40-TH-T4-TH	B 019	B 088	Wutha-Farnroda		WB
160	TH	B62-G10-TH	**B 062**		**OU Zella-Mehlis**		WB
161	TH	B85-G30-TH	**B 085**		**OU Bad Berka**		WB
162	TH	B87n-G20-TH	**B 087n**		**Meiningen**	**Lgr. TH/HE (bzw. B 278)**	WB
163	TH	B88-G80-TH	**B 088**		**OU Gehren**	**Pennewitz**	WB

Projekte des BVWP 2030 - Teil Bundesschienenwege mit hoher Umweltbetroffenheit

Lfd. Nr.	Projektnr.	Name	Dringlichkeitseinstufung
1	2-002-V02	ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Erfurt	VB
2	2-003-V01	ABS/NBS Hamburg / Bremerhaven – Hannover (Y-Trasse)	VB
3	2-004-V03	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I	VB
4	2-005-V01	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Antragstrasse)	VB
5	Abschätz-ung für 2-009-V03	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)	VB
6	2-010-V02	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	VB
7	2-011-V01	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinter-landanbindung FBQ)	VB
8	2-016-V01	ABS/NBS Hannover – Bielefeld	VB

Projekte des BVWP 2030 - Teil Bundeswasserstraßen mit hoher Umweltbetroffenheit

Lfd. Nr.	Projektnr.	Name	Dringlichkeitseinstufung
1	W06	Vertiefung der Außenems	VB
2	W31	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A)	VB
3	W33	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	VB
4	W37	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße	VB

Frage 3: *Inwiefern ist es zutreffend, dass sich die Bundesregierung bei der Prüfung von Projektalternativen, insbesondere bei Umweltkonflikten, ausschließlich auf die Anmeldung durch die Bundesländer verlassen hat?*

a) Bei welchen Neubauvorhaben hat die Bundesregierung die Länder im Nachgang der Projektanmeldung aufgrund von Umweltkonflikten aufgefordert, Ausbaualternativen nachzumelden?

b) Wurde die „strukturierte Alternativenprüfung", zu der die Länder im Zuge der Anmeldung von Straßenprojekten verpflichtet waren (vgl. Grundkonzeption für den BVWP 2015, Seite 59) aus Sicht der Bundesregierung zufriedenstellend durchgeführt?

Wenn ja, in welchen Fällen wurde eine entsprechende Alternative zu einem Straßenprojekt ausgewählt?

Wenn nein, was hat die Bundesregierung unternommen, um die Alternativenprüfung im Sinne der Grundkonzeption (Seite 58 – 59) zu gewährleisten?

Antwort:
Bei Straßenprojekten erfolgte eine vorhabenbezogene Alternativenprüfung vor der Projektanmeldung durch die Länder. Insbesondere bei Umweltkonflikten war darzustellen, ob Alternativplanungen, insbesondere der Ausbau bestehender Strecken statt eines Neubaus, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung ggf. nicht angemeldet wurde. Soweit es sinnvoll war, sollte auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im BVWP nur vernünftige Alternativen (vgl. §19b UVPG) zu prüfen waren. Unrealistische Varianten oder Projektalternativen, deren Realisierung unverhältnismäßig aufwendig wäre, können bei der Alternativenprüfung dagegen außer Betracht bleiben. Die Ergebnisse können den Projektdossiers entnommen werden.

Frage 4: *Inwiefern stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass u.a. aufgrund der unvollständigen Monetarisierung der Umweltkosten und der daraus folgenden unvollständigen Integration der selbigen in die Nutzen-Kosten-Analyse, die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt bei der Dringlichkeitseinstufung nicht vollständig berücksichtigt werden?*

Antwort:
Eine weitergehende Monetarisierung von Umweltwirkungen ist im Grundsatz denkbar und wurde im FE-Vorhaben 960974/2011 "Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der NKA im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung" geprüft. Allerdings gibt es hierfür keine eingeführte und für den Zweck des BVWP erprobte Methodik. Die Gutachter

kommen jedoch zu der Erkenntnis, dass die bisher vorliegenden Methoden auf eine sehr geringe Anzahl der sicher zu monetarisierenden Effekte hinweisen. Sofern das Umwelt- und Naturschutzrecht Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorschreibt, schlagen sich diese in den Kosten der Maßnahme und damit direkt im Nutzen-Kosten-Verhältnis nieder.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass den nicht-monetarisierten Umweltwirkungen kein Wert zugeschrieben wird, denn es erfolgt eine fachliche Bewertung anhand von qualitativen rangskalierten Wertstufen ("hohe/mittlere/geringe Umweltbetroffenheit"). Zudem ist es nicht sinnvoll, alle Umweltwirkungen vollständig zu monetarisieren. Die Bewertung berücksichtigt bspw. auch, inwieweit Umweltkonflikte zu erwarten sind, die auf nachfolgenden Planungsebenen zu einem ernsthaften Zulassungshindernis werden können. Dies lässt sich kaum monetarisierten und nicht ohne weiteres mit anderen Wirkungen "verrechnen".

Frage 5: *Inwiefern trägt der Entwurf für den neuen Bundesverkehrswegeplan zu dem übergeordneten Ziel des BVWP bei, die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft zu begrenzen (voraussichtliche bzw. geplante Inanspruchnahme in ha/Tag)?*

Antwort:
Durch die VB und VB-E-Projekte des beschlossenen BVWP 2030 wird insgesamt eine zusätzliche Inanspruchnahme von 16299 Hektar verursacht. Bezogen auf die Gültigkeitsdauer des BVWP ergibt sich eine zu erwartende Flächenneuinanspruchnahme durch die BVWP-Verkehrsprojekte von 2,98 Hektar/Tag.

Frage 6:

a) Wieso hat die Bundesregierung für den Bundesverkehrswegeplan keine bindenden maximalen Flächenverbrauchsziele aufgestellt, wie es der Sachverständigenrat für Umweltfragen im Umweltgutachten 2016 (BT-Drs. 18/8500) empfohlen hat?

b) Beabsichtigt die Bundesregierung im Zuge der Überarbeitung des Entwurfs für den neuen BVWP nachträglich ein maximales Flächenverbrauchsziel einzuarbeiten? Wenn ja, welches? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

a) Ziel des BVWP 2030 ist es, Verkehrsengpässe zu beseitigen und den Verkehrsfluss zu verbessern. In Bezug auf den Flächenverbrauch gibt es für den BVWP 2030 keine verbindlichen Auflagen. Die Anforderungen des Umwelt-, Klima- und Naturschutzes sind zu beachten. Die Bundesregierung in ihrer Gesamtheit hat sich in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel gesetzt, den Flächenverbrauch bis 2020 auf maximal 30 Hektar pro Tag zu begrenzen. Dem ist auch die Verkehrswegeplanung verpflichtet.

b) Das Bundeskabinett hat den Entwurf des BVWP 2030 am 3. August 2016 beschlossen, in dem kein maximales Flächenverbrauchsziel enthalten ist.

Frage 7:

a) Wieso wurde das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie, die Inanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche dauerhaft auf maximal 30 ha pro Tag zu reduzieren, nicht in die Einzelprojektbewertung und Dringlichkeitseinstufung der einzelnen Vorhaben im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans integriert?

b) Welchen Beitrag leistet der Bundesverkehrswegeplan zur Einhaltung dieses Ziels aus Sicht der Bundesregierung?

c) Ist das Ziel aus Sicht der Bundesregierung mit der Umsetzung des vorliegenden Entwurfs zu erreichen?

d) Wenn ja, wie und mit welchen anderen Maßnahmen?

e) Wenn nein, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

f) Wenn nein, hat die Bundesregierung das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie in Bezug auf den Fläschenverbrauch aufgegeben?

g) Inwiefern gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, den BVWP-Entwurf umzusetzen und die Flächeninanspruchnahme in anderen Bereichen stärker zu begrenzen, um das 30-ha-Ziel in der Summe dennoch zu erreichen?

Antwort:

a) Die Flächeninanspruchnahme wurde als Kriterium für die Projektpriorisierung nicht angewandt. Die Flächeninanspruchnahme wird im Umweltbericht gesamtplanbezogen dargestellt und bewertet. In der Projektbewertung liegt demgegenüber der Schwerpunkt auf denjenigen Kriterien, die besondere Raumqualitäten beschreiben.

b) bis g) Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Frage 8:

a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des Umweltbundesamtes, dass bei mindestens 33 Straßenprojekten eine unrealistisch niedrige Flächeninanspruchnahme festgestellt wurde?

b) Hat die Bundesregierung Straßenprojekte im BVWP-Entwurf identifiziert, bei denen der Flächenverbrauch zu niedrig angesetzt wurde und wenn ja, welche?

Antwort:

Aufgrund eines technischen Übertragungsfehlers wurde im extern erstellten Umweltbericht für einen Teil der insgesamt etwa 2000 bewerteten Projekte bzw. Teilprojekte eine fehlerhafte Flächeninanspruchnahmen im Umweltbericht ausgewiesen. Die folgende Tabelle benennt die betroffenen Straßenprojekte und den jeweiligen Fehler:

		Fehler	**Korrektur**		
TeilproNr	**Trassenlänge**	**2.5_Fläche**	**2.5_Fläche**	**Differenz**	**Dringlichkeit**
	Zahl (km)	Zahl	Zahl		
	GIS	**absolut in ha**	**absolut in ha**		
B462-G30-BW	3,5	0,3	2,4	2,1	VB
A46-B7-G41-NW-T1-NW	8,0	1,1	38,4	37,3	VB
A46-B7-G41-NW-T2-NW	6,7	0,9	25,5	24,6	VB
A46-B7-G41-NW-T3-NW	5,4	0,3	20,9	20,6	VB
A860/B31-G20-BW-T2-BW	3,1	0,1	2,4	2,3	VB
B002-G095-BY	11,5	2,6	41,7	39,1	VB
B101-G60-SN-T3-SN	16,4	0,4	54,0	53,6	VB
B107/B174-G20-SN	16,9	5,8	68,3	62,5	VB
B173-G530-BY	3,5	0,7	12,0	11,3	VB
B187-G21-ST	23,7	0,5	76,0	75,6	VB
B214-G70-NI	2,0	1,8	5,2	3,5	VB
B254-G40-HE-T2-HE	4,5	0,3	13,7	13,4	VB
B254-G40-HE-T3-HE	3,5	0,3	11,3	11,0	VB
B271n-G20-RP	6,9	2,1	16,6	14,5	VB
B31-G10-BW	26,9	65,8	111,1	45,3	VB
B465-G40-BW	1,6	0,1	5,3	5,2	VB
B51-G50-NW	5,6	3,6	13,9	10,3	VB
B66-G40-NW	7,2	0,1	25,6	25,5	VB
B7-G30-NW	4,6	0,2	14,6	14,4	VB
A1-G120-NW-T1-NW	10,7	0,1	15,9	15,8	VB-E
A42-G30-NW	13,4	20,2	22,9	2,7	VB-E
A59-G80-NW	14,9	16,0	23,2	7,2	VB-E
B3-G10-BW	5,5	0,4	15,1	14,7	WB
A003-G20-HE	53,9	0,5	105,1	104,6	WB
A4-G70-NW-T1-NW	10,1	0,1	15,1	15,0	WB
A7-G40-HE	5,5	0,2	9,2	9,0	WB
A860/B31-G20-BW-T5-BW	4,0	1,2	6,5	5,2	WB
B101-G60-SN-T1-SN	6,1	0,2	15,4	15,1	WB
B101-G60-SN-T2-SN	0,9	0,9	2,8	1,9	WB
B104-G30-MV-N	5,2	0,4	13,9	13,5	WB
B33-G51-BW	2,7	1,5	2,5	0,9	WB
B54/417-G30-HE-RP-T01-HE	1,7	4,2	6,5	2,3	WB
B54/417-G30-HE-RP-	2,4	0,3	5,7	5,5	WB

T03-RP					
B55-G30-NW	12,0	16,4	38,6	22,2	WB
B87n-G20-TH	19,4	43,7	75,6	31,9	WB
B031-G010-BY	7,5	0,1	14,2	14,1	WB*
A006-G015-BY	74,7	17,0	116,7	99,7	WB*
A061-G80-NW	24,0	0,1	36,0	35,9	WB*
B101-G60-SN-T4-SN	7,2	0,4	17,0	16,6	WB*
B56-G40-NW	11,7	0,4	26,5	26,1	WB*

Der Fehler wirkt sich jedoch nicht auf die Projektbewertung und damit auch nicht auf die Bedarfseinstufung aus.

Frage 9: *Inwiefern gilt für die Bundesregierung die Aussage von Bundesministerin Dr. Barbara Hendricks, dass, wenn irgendwo etwas versiegelt würde, im selben Umfang auch entsiegelt werden müsste (http://www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/2755968/ZDF-heute-journal-vom-05.-Juni-2016?bc=nrt;nrg&gs=nrg228")?*

Antwort:
Die Aussage von Frau Bundesministerin Dr. Hendricks in der ZDF-Sendung „heute-journal" vom 5. Juni 2016 gibt die im Bundesnaturschutzgesetz verankerte Rechtslage wieder.

Im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist seit langem verankert, dass unvermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes auszugleichen oder zu ersetzen sind (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 1 bis 3). Zu Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes durch Verkehrswegebau gehören, neben dem Flächenverbrauch und der Zerschneidungswirkung von Habitaten und Landschaften auf unbesiedelten Freiflächen, in der Regel auch die Verluste der natürlichen Bodenfunktionen durch Bodenversiegelung. Diese Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sind bezogen auf die jeweils erheblich beeinträchtigte Funktion in geeigneter Art und Weise gleichartig auszugleichen oder gleichwertig zu ersetzen.

Um darauf hinzuwirken, dass bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen besonders wertvolle Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen und darüber hinaus Freiflächen geschont werden, wurde in der Novelle vom 29. Juli 2009 in § 15 Abs. 3 BNatSchG festgelegt, dass „... vorrangig zu prüfen [ist], ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung [...] erbracht werden kann."

Dies entspricht der Auffassung der Bundesregierung.

Frage 10: *Um wie viel Fläche verringert sich der Anteil Unzerschnittener Verkehrsarmer Räume (UZVR > 100 qkm nach BfN) durch die Umsetzung aller Vorhaben des BVWP-Entwurfs (bitte nach Bundesland sowie Vordinglichen Bedarf, Weiteren Bedarf mit Planungsrecht, Weiteren Bedarf und Potentiellen Bedarf aufschlüsseln)?*

Antwort:
Der Umweltbericht zum BVWP-Entwurf trifft die Aussage zum Verlust durch Vorhaben VB, VB-E in der Summe 85.293,2 ha bzw. 853 qkm (S. 145ff):

2.8	Zerschneidung von Unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen (UZVR)	85293,2	Fläche [ha]

Insgesamt existieren in Deutschland 8.244.536 ha UZVR > 100 qkm. Durch die Verkehrsprojekte mit VB/VB-E verkleinert sich der derzeitige Flächenumfang der UZVR-Flächen um mindestens 1,0 %.

Der Umweltbericht zum BVWP-Entwurf trifft die Aussage zum Verlust durch Vorhaben WB, WB* ebenfalls in der Summe 20.739,6 ha bzw. rd. 207 qkm (S. 160 ff).

2.8	Zerschneidung von Unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen (UZVR)	20.739,6	Fläche [ha]

Frage 11: *a) Wieso wird die im Umweltbericht festgestellte Zunahme der Luftschadstoffemissionen durch die Umsetzung der Vorhaben im Vordringlichen Bedarf mit einem positiven Umweltnutzen bewertet (BVWP-Umweltbericht, Seite 145)?*

Antwort:
In der Nutzen-Kosten-Analyse werden die Nutzen eines Projektes für jedes Jahr der Projektlebensdauer ermittelt. Die Nutzensumme ergibt sich somit aus der Aufsummierung der Nutzen der einzelnen Jahre der Projektlebensdauer. Daraus lässt sich auch ein Nutzen pro Jahr errechnen, der bei der Straße über alle Projekte bei den Luftschadstoff-Emissionen im Durchschnitt negativ ist und bei der Schiene und Wasserstraße positiv. Aufgrund der durchschnittlich höheren Projektlebensdauer von Schienen- und Wasserstraßenprojekten werden durch die höhere Anzahl an Jahren mit positiven Nutzenwirkungen die negativen Nutzenwirkungen durch Luftschadstoff-Emissionen bei der Straße überkompensiert.

b) Inwiefern trägt der BVWP-Entwurf aus Sicht der Bundesregierung dazu bei, das übergeordnete Ziel „Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen" zu erreichen?

Antwort:
Aspekte des Klima- und Umweltschutzes werden in den Projektbewertungen des BVWP abgebildet und bei der gewählten Mittelverteilung auf die Verkehrsträger berücksichtigt. Die Überkompensation der negativen Umwelteffekte des Straßenbaus durch die positiven Minderungsbeiträge aus den Schienen- und Wasserstraßenprojekten bewirkt insgesamt sowohl im Bereich der CO_2-Emissionen als auch bei den Luftschadstoff-Emissionen verkehrsträgerübergreifend positive Nutzenwirkungen durch die Reduktion von Emissionen. Einzelheiten dazu sind im Umweltbericht zum BVWP 2030 erläutert (insbesondere in Kapitel 7.2.2). Es wird auf die Antworten zu der Kleinen Anfrage „Klimaschutzziele im Bundesverkehrswegeplan" (18/08120) verwiesen.

Frage 12:

a) *Inwiefern sieht die Bundesregierung die Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) zur Alternativenprüfung im Sinne der Strategischen Umweltprüfung, insbesondere §19b Abs.2 UVPG, mit der Auswahl der drei Investitionsszenarien „Verkehrsleistung", „Status Quo" und „Stärkung Schiene/Wasserstraße" hinreichend berücksichtigt, obwohl zumindest die ersten beiden Szenarien sich nicht an den in der Grundkonzeption festgelegten Zielen orientieren, sondern beispielswiese einen Anstieg der Treibhausgasemissionen zur Folge hätten, und daher keine „vernünftigen Alternativen" im Sinne der SUP oder der Vorgaben der Grundkonzeption für den BVWP 2015 (Seite 58) darstellen können?*

b) *Wird die Bundesregierung weitere Planalternativen prüfen, mit denen die übergeordneten Ziele, also auch die Umwelt- und Klimaziele, erreicht werden könnten?*

c) *Für die Erreichung welcher Ziele im BVWP wurde das Szenario 2 „Status Quo" überprüft und inwiefern kann es dazu beitragen, die übergeordneten Planziele zu erreichen?*

d) *Wieso hat die Bundesregierung bei der Erstellung des BVWP-Entwurfs kein Investitionsszenario entwickelt, dass sich an den nationalen Klimaschutz- und Nachhaltigkeitszielen orientiert?*

e) *Wieso ist im Entwurf nicht erkennbar, welche Vorhabenauswahl den jeweiligen Investitionsszenarien zugrunde gelegt wurde?*

f) *Wieso enthält die Untersuchung der Investitionsszenarien keinen verkehrsträgerübergreifenden Vergleich zwischen einzelnen Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenprojekten mit jeweils ähnlichem Ziel, um die jeweiligen Effekte im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsnetzplanung zu vergleichen?*

g) *Wie begründet die Bundesregierung anhand der überprüften Investitionsszenarien die Entscheidung für die tatsächlich ausgewählten Vorhaben im BVWP-Entwurf?*

h) *Auf welche Weise wurden die monetarisierten Umweltkosten der verschiedenen Investitionsszenarien errechnet?*

Antwort:

a) bis g)

Aus den Gesamtplanwirkungen der verschiedenen Szenarien lässt sich ablesen, inwieweit durch die Wahl der Mittelaufteilung auf die Verkehrsträger zur Erreichung der verkehrlichen Ziele und der Umweltziele beigetragen werden kann. Auf dieser Grundlage wurden die verschiedenen Ziele abgewogen und die Mittelaufteilung des BVWP 2030 gewählt. Die vom Kabinett beschlossene Fassung des BVWP 2030 stellt einen Kompromiss zwischen dem mittleren Investitionsszenario 2 „Status Quo" und dem Szenario 3 „Stärkung Schiene/Wasserstraße" dar. Damit sind die Szenarien 1 „Verkehrsleistung" und 2 „Status Quo" abgelehnt worden, da sie die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden übergeordneten Planungsziele nicht angemessen berücksichtigen. Der beschlossene BVWP 2030 nähert sich dem Szenario 3 leicht an und macht damit einen Schritt in Richtung auf mehr Nachhaltigkeit.

h) Zur Abschätzung der Gesamtplanwirkungen wurden je Verkehrsträger mittlere Projektwirkungen je investierten Euro berechnet. Grundlage dieser Berechnung bildeten die Ergebnisse der 2.000 Einzelprojektbewertungen. Für die Verkehrsträger Straße und Schiene wurden alle Projekte mit einem NKV≥1 in die Mittelwertbetrachtung einbezogen. Beim Verkehrsträger Wasserstraße wurden in den Mittelwert alle in der Hauptbewertung untersuchten Projekte einbezogen, sofern sie ein NKV≥1 aufweisen oder auf den Wasserstraßenkategorien A oder B liegen. Aus den mittleren Wirkungen je Verkehrsträger und den in den Szenarien unterstellten Investitionsvolumen je Verkehrsträger ließen sich die Gesamtplanwirkungen abschätzen.

Die Ergebnisse sind in Kapitel 7.1. des BVWP-Entwurfs hinsichtlich zentraler Kenngrößen des Verkehrsnetzes dargestellt. Weitergehende Informationen insbesondere zu den Umweltwirkungen dieser Szenarien finden sich im Umweltbericht ebenfalls im Kapitel 7.1. Dort bilden sie einen Bestandteil der gesetzlich vorgeschriebenen Alternativenprüfung im Sinne der Strategischen Umweltprüfung.

Frage 13: *Wie ist die Aussage auf Seite 24 des BVWP-Entwurfs zu werten, dass „die Verkehrsfläche mit 18100 km2 nur einen relativ geringen Anteil von ca. 1 % der Fläche der Bundesrepublik" einnehme (Seite 24), obwohl 18 100 km2 Verkehrsfläche rechnerisch bei einer Gesamtfläche der Bundesrepublik von 357 137 km2 (BVWP-Umweltbericht, Seite 94) fast 5,1 % darstellen?*

Wenn ja, welche Konsequenzen wird die Bundesregierung daraus ziehen? Wenn nein, wie können die Ziele trotzdem erreicht werden?

Antwort:

Bei der Angabe zu dem Anteil der Verkehrsfläche an der Gesamtfläche der Bundesrepublik in Höhe von ca. 1 % im BVWP-Entwurf ist ein redaktioneller Fehler unterlaufen, der in dem am 03.08. vom Kabinett verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan auf einen Anteil von ca. 5 % im gleichnamigen Kapitel 5.2. korrigiert wurde.

Frage 14:

a) *Inwiefern ist es aus Sicht der Bundesregierung sinnvoll, bei der Aufstellung des BVWP und der Planung der zukünftigen Investitionen eine Verkehrsentwicklung zu unterstellen, nach der der Anteil des Schienenverkehrs an der gesamten Güterbeförderungsleistung im Jahr 2030 nur etwas mehr als 18 % ausmachen würde, das Ziel der bisherigen Nachhaltigkeitsstrategie von 25 % im Jahr 2015 also auch im Jahr 2030 weiterhin verfehlt würde?*

b) *Inwiefern würde eine Einhaltung der Klimaziele aus Sicht der Bundesregierung zu einer vom BVWP abweichenden Verkehrsentwicklung führen?*

c) *Inwiefern würde die in b) beschriebene Abweichung der Verkehrsentwicklung aus Sicht der Bundesregierung bei Beibehaltung des BVWP-Entwurfs zu Fehlinvestitionen führen?*

d) *Wieso hat die Bundesregierung zur Erstellung des BVWP keine Verkehrsprognose entwickeln lassen, die die Einhaltung der Ziele der Bundesregierung für das Jahr 2030 annimmt?*

e) *Bedeutet die Anwendung der Verkehrsprognose 2030 die Aufgabe des Modalsplit-Zielwertes der Bundesregierung von 25% für den Schienengüterverkehr?*

Antwort:
Die Verkehrsprognose 2030 ist nicht als Zielprognose konzipiert, sondern soll die Verkehrsnachfrage möglichst realitätsnah für das Jahr 2030 vorhersagen. Dabei wurden unter den realistischen Annahmen jeweils diejenigen ausgewählt, die den energie- und klimapolitischen Anforderungen am nächsten kommen. Die Prognose dient daher nicht nur als Grundlage für Verkehrsplanungen und Investitionen, sondern auch zur Politikgestaltung. Auch wenn der BVWP ein breites Spektrum an übergeordneten Zielen verfolgt, leistet der BVWP 2030 durch die Stärkung der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße dennoch eine positive Nutzenwirkung durch die Reduktion von Emissionen. Der genannte Modalsplit-Zielwert galt bisher für die Nachhaltigkeitsstrategie. Die künftige Ausrichtung der Nachhaltigkeitsindikatoren befindet sich derzeit in der politischen Abstimmung.

Frage 15: *Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie sowie des Pariser Klimaabkommens, dass der Umweltbeitrag zur Gesamtplanbewertung des BVWP-Entwurfs des Bundesverkehrsministers mit der Verfehlung von 11 von 12 Umweltzielen (vgl. Stellungnahme des UBA zum BVWP-Entwurf 2030 und BVWP-Umweltbericht Seite 162-163) eindeutig negativ ausfällt?*

Antwort:
Der BVWP 2030 richtet seinen Fokus primär auf eine reibungslose Mobilität im Personenverkehr und einen leistungsfähigen Güterverkehr. Aspekte des Klima- und Umweltschutzes werden in den Projektbewertungen des BVWP abgebildet und bei der Mittelverteilung auf die Verkehrsträger berücksichtigt.
Um einen Beitrag zu den Klimazielen zu leisten, wurde im Entwurf des BVWP 2030 die Investitionsmittelverteilung zugunsten der klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße gegenüber dem Status Quo verschoben (ca. + 108 % Mittel Wasserstraße, + 15 % Mittel Schiene, - 15 % Mittel Straße).

Mit Ausnahme des Kriteriums Flächeninanspruchnahme stehen für die Bewertung keine quantifizierten Bewertungsmaßstäbe zur Verfügung. Die Definition der Zielerreichungsgrade orientiert sich deshalb an der Maßgabe der geltenden Umweltziele, sodass im Grundsatz keine weitere Betroffenheit eintreten soll.
Auch wenn keine konkreten Umweltziele für den BVWP entwickelt wurden, leistet der BVWP 2030 durch die Stärkung der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße insgesamt einen leicht positiven Beitrag. Insgesamt kommt es sowohl im Bereich der CO_2-Emissionen als auch bei den Luftschadstoff-Emissionen durch die Projekte des Vordringlichen Bedarfs verkehrsträgerübergreifend zu positiven Nutzenwirkungen durch die Reduktion von Emissionen. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme wird im Vergleich zum vorhergehenden BVWP 2003 von 37.100 ha (Zeitraum 2003 bis 2015) auf 16.299 ha (Zeitraum 2016 bis 2030) reduziert.