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, 10. MAI 2016
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Klimaschutzziele im Bundesverkehrswegeplan"
- Drucksache 18/08120

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

Sehr geehrter Herr Präsident, lieber Herr Prof. Lammert,

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

Ihre Dorothee Bär

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage
zum Schreiben
vom 10.05.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Klimaschutzziele im Bundesverkehrswegeplan"
- Drucksache 18/08120

Frage 1: *Welche Minderung der Treibhausgasemissionen wird mit der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 bis zum Jahr 2030 erreicht (bitte getrennt angeben für Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Binnenschiff sowie insgesamt)?*

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bezieht sich auf die Verkehrsträger Straße, Schiene sowie Wasserstraße. Luftverkehr ist nicht Teil des Bundesverkehrswegeplans. Die im Entwurf des BVWP enthaltenen Projekte im Schienen- und Wasserstraßennetz führen zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen, so dass sich der Energieaufwand und damit die CO2-Emissionen des Verkehrs vermindern. Die Straßenprojekte erhöhen jedoch die CO2-Emissionen. Zudem wird auch beim Bau der Verkehrswege Energie aufgewendet, was über die sog. Lebenszyklus-Emissionen ebenfalls in die CO2-Bilanz eingerechnet wird. In der Summe ergibt sich – vorbehaltlich etwaiger Änderungen des BVWP-Entwurfs, die sich im Zuge der Ressort- sowie Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben - im Saldo eine Einsparung von 491.453 Tonnen CO2 pro Jahr. Erfasst sind in dieser Summe alle bisher im Entwurf enthaltenen Neu- und Ausbauprojekte des Vordringlichen Bedarfs (VB/VB-Engpassbeseitigung). Ebenfalls mit berücksichtigt wurden die Wirkungen der laufenden und fest disponierten Projekte, sofern diese nicht bereits Bestandteil des Bezugsfalls waren.

In nachfolgender Tabelle sind die Wirkungen je Verkehrsträger dargestellt. Weitere Erläuterungen sind im Umweltbericht zum BVWP 2030 enthalten (insbesondere in Kapitel 7.2.2).

	Straße	Schiene	Wasserstraße	Einheit
CO_2-Emissionen	545.323	-690.781	-345.995	t/a

Frage 2: *Welche Minderung der Treibhausgasemissionen muss der Verkehrssektor bis 2030 erbringen, um die Vereinbarungen der UN-Klimakonferenz in Paris umzusetzen und wie fügt sich dies in die Klimaziele der Bundesregierung bis 2050 ein?*

Frage 3: *Welche konkreten Minderungsziele müssen bis 2030 für die einzelnen Verkehrsträger erreicht werden (bitte getrennt angeben für Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Binnenschiff sowie insgesamt) und welchen Beitrag leistet der BVWP 2030 im dem vorliegenden Entwurf dazu?*

Antwort:
Die Fragen 2 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Im Abkommen von Paris hat sich die Weltengemeinschaft auf das Langfristziel einer Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf deutlich unter 2 Grad Celsius und Anstrengungen zur Begrenzung auf 1,5 Grad Celsius des vorindustriellen Niveaus geeinigt. Zudem soll in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts globale Treibhausgasneutralität erreicht werden. Erreicht werden sollen die Ziele durch Erfüllung der einzelnen nationalen Minderungsbeiträge (sog. INDC).

Weder im Paris-Abkommen noch auf EU-Ebene noch auf nationaler Ebene sind konkrete Treibhausgasminderungsziele für einzelne Sektoren oder gar einzelne Verkehrsträger definiert. Die Bundesregierung hat 2010 im Energiekonzept ein langfristiges Klimaschutzziel bis zum Jahr 2050 sowie Zwischenziele für die Jahre 2020, 2030 und 2040 festgelegt. Demnach sollen - abgeleitet aus der 2 Grad Obergrenze – die Treibhausgasemissionen insgesamt bis 2050 gegenüber 1990 um 80-95 Prozent sinken. Zurzeit erarbeitet die Bundesregierung einen Klimaschutzplan 2050, der den Weg zur Erreichung der Klimaschutzziele für alle Handlungsfelder aufzeigen soll.

Außerdem unterliegen die nicht vom Emissionshandel erfassten Sektoren (neben Verkehr auch Landwirtschaft, Gebäude etc.) den europarechtlich verbindlichen Treibhausgasminderungszielen der Lastenteilungsentscheidung bis 2020 (Deutschland: 14% Treibhausgasminderung in den nicht vom Emissionshandel erfassten Sektoren gegenüber 2005). Der Europäische Rat hat bereits 2014 eine Fortführung der Lastenteilungsentscheidung bis 2030 beschlossen.

Frage 4: *Welche Auswirkungen auf die Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger sowie die Emission von Treibhausgasen würde eine Senkung der Preise im Schienenpersonenfernverkehr um 10 Prozent, im Schienenpersonennahverkehr um 30 Prozent sowie im öffentlichen Straßenpersonenverkehr um 30 Prozent im Vergleich zu den Annahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 haben?*

Frage 5: *Welche Auswirkungen auf die Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger sowie die Emission von Treibhausgasen hätte eine Steigerung der Preise im Luftverkehr um 10 Prozent im Vergleich zu den Annahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030?*

Frage 6: *Welche Auswirkungen auf die Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger sowie die Emission von Treibhausgasen hätte die Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit innerhalb von Orten auf 30 km/h, auf Landes- bzw. Bundestraßen auf 80 km/h sowie auf Autobahnen auf 120 km/h im Vergleich zu den Annahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030?*

Frage 7: *Welche Auswirkungen auf die Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger sowie die Emission von Treibhausgasen hätte die Senkung der durchschnittlichen Reisezeit im Schienenpersonenfernverkehr, im Schienenpersonennahverkehr sowie im öffentlichen Straßenpersonenverkehr um 10 Prozent?*

Frage 8: *Welche Auswirkungen auf die Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger sowie die Emission von Treibhausgasen hätte die Verdopplung der Personenkilometer im öffentlichen Verkehr (Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie Fernbusse)?*

Frage 9: *Welche Auswirkungen auf die Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger sowie die Emission von Treibhausgasen hätte die Erhöhung der variablen PKW-Kosten um 10, 25 bzw. 50 Prozent im Vergleich zu den Annahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030?*

Frage 10: *Welche Auswirkungen auf die Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger sowie die Emission von Treibhausgasen hätte eine Verdopplung der Personenanzahl, die einen PKW nutzt im Vergleich zu den Annahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030?*

Frage 11: *Welche Auswirkungen auf die Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger sowie die Emission von Treibhausgasen hätte eine Erhöhung der Transportkosten des LKWs um 10, um 25 bzw. um 50 Prozent im Vergleich zu den Annahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030?*

Frage 12: *Welche Auswirkungen auf die Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger sowie die Emission von Treibhausgasen hätte eine Senkung der Transportkosten im Schienengüterverkehr um 10, um 25 bzw. um 50 Prozent im Vergleich zu den Annahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030?*

Antwort:
Die Fragen 4 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Untersuchung möglicher Auswirkungen von Veränderungen der Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose auf die Emissionen von Treibhausgasen ist nicht Aufgabe des Bundesverkehrswegeplans und wurde nicht geprüft.

Grundsätzlich ist die Verkehrsprognose 2030 nicht als Zielprognose konzipiert, sondern soll die Verkehrsnachfrage im Jahr 2030 möglichst realitätsnah für die spezifischen Zwecke der Bundesverkehrswegeplanung abbilden. Dabei wurden hinsichtlich der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen der Prognose unter den realistischen Annahmen diejenigen ausgewählt, die den energie- und klimapolitischen Anforderungen am nächsten kommen. Der Endenergieverbrauch und die Treibhausgasemissionen sind also nicht Rahmenbedingungen, sondern Ergebnisse der Prognose.

Frage 13: *Von welchen Preisänderungen im Schienenpersonenfernverkehr, im Schienenpersonennahverkehr, im öffentlichen Straßenpersonenverkehr, im Luftverkehr, bei den variablen PKW-Kosten sowie den Transportkosten des LKWs und des Schienengüterverkehr geht die Bundesregierung bis zum Jahr 2030 aus (bitte tabellarisch darstellen mit Preisen des Ausgangsjahres und des Prognosejahres)?*

Antwort:
Preisänderungen bei den einzelnen Verkehrsträgern sind in Form von sog. Nutzerkostenveränderungen in die Prognose eingeflossen. Die Nutzerkosten hängen zum Teil von politisch beeinflussbaren Parametern ab (Steuern, Gebühren, Subventionen etc.). Zum Teil sind sie aber auch unabhängig hiervon (Energiekosten, Produktivitätsentwicklung). Bei der Festlegung der Nutzerkosten wurden jeweils beide Faktoren berücksichtigt und saldiert.

Das Annahmegerüst setzt dabei ein ambitioniertes umwelt- und energiepolitisches Handeln voraus, welches deutlich über den geltenden Status-Quo hinausgeht. Die Annahmen für die Nutzerkosten der umweltverträglicheren Verkehrsträger (Schienenverkehr, ÖSPV und Binnenschifffahrt) wurden jeweils am unteren Rand und diejenigen der weniger umweltverträglichen Verkehrsträger (Pkw-, Lkw- und Luftverkehr) am oberen Rand der jeweils erwartbaren Bandbreite angesetzt.

Nachstehend sind die realen jährlichen Veränderungsraten der Nutzerkosten für die einzelnen Verkehrsträger dargestellt:

	Reale Veränd. 2030/10 (% p.a.)
Personenverkehr	
Pkw-Verkehr	0,5
Öff. Straßenpersonenverkehr	1,0
Schienenpersonennahverkehr	0,5
Schienenpersonenfernverkehr	0,5
Luftverkehr	0,0
Güterverkehr	
Lkw-Verkehr	0,0
Schienengüterverkehr	-0,5 (KV[1]) / 0 (EW/GZ[2])
Binnenschifffahrt	-0,6

[1] kombinierter Verkehr

[2] Einzelwagenverkehr/Ganzzugwagen

Frage 14: *Welche Konsequenzen ergeben sich aus den Prognosen in den Fragen 4-12 für die Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030, um damit die Minderungsziele bei den Treibhausgasemissionen (Frage 2) zu erreichen?*

Antwort:
Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis 12 verwiesen.

Frage 15: *Falls der Bundesregierung Prognosedaten zu den Fragen 4-12 nicht vorliegen, inwiefern beabsichtigt die Bundesregierung, diese Prognosen zu erstellen bzw. erstellen zu lassen, um damit die Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 auf die Erreichung der Minderungsziele bei den Treibhausgasemissionen auszurichten?*

Antwort:
Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis 12 verwiesen.

Frage 16: *Inwiefern kann das übergeordnete Ziel des BVWP 2030 der „Reduktion der Emissionen" von Schadstoffen und Treibhausgasen mit dem vorliegenden BVWP-Entwurf (März 2016) erreicht werden?*

Antwort:
Der BVWP 2030 richtet seinen Fokus auf diejenigen Ziele der Verkehrspolitik, die durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur konkret beeinflusst werden können. So sind eine reibungslose Mobilität im Personenverkehr und ein leistungsfähiger Güterverkehr elementar von einer starken Infrastruktur abhängig. Aspekte des Klima- und Umweltschutzes werden ebenfalls in den Projektbewertungen des BVWP abgebildet und bei der im Entwurf gewählten Mittelverteilung auf die Verkehrsträger berücksichtigt. Insofern stellt die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, im Sinne einer Stärkung der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße und damit einer Verlagerung der Verkehre, auch eine Maßnahme des Klima- und Umweltschutzes dar. Dadurch kommt es insgesamt sowohl im Bereich der CO2-Emissionen als auch bei den Luftschadstoff-Emissionen durch die Projekte des Vordringlichen Bedarfs verkehrsträgerübergreifend zu positiven Nutzenwirkungen durch die Reduktion von Emissionen. Einzelheiten dazu sind im Umweltbericht zum BVWP 2030 erläutert (insbesondere in Kapitel 7.2.2). Parallel dazu stehen für die Senkung der CO2-Emissionen zum Beispiel effizientere nicht-infrastrukturelle Maßnahmen wie eine verbesserte Kraftstoffeffizienz bereit.

Frage 17a: *Inwiefern verfolgt der BVWP-Entwurf das abgeleitete Ziel bzw. die Lösungsstrategie für den BVWP 2030 einer „Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger"?*

Frage 17b: *Wurden für den BVWP-Entwurf 2030 verkehrsträgerübergreifende Alternativen zu Straßenneu- und/oder Ausbauvorhaben überprüft? Wenn ja, welche und als Alternative für welche Vorhaben? Wenn nein, warum nicht?*

Frage 17c: *Wenn ja, bei welchen Vorhaben wurde eine verkehrsträgerübergreifende Alternative zu einem Straßenneu- und/oder Ausbauvorhaben anstelle des ursprünglichen Vorhabens in den BVWP-Entwurf 2030 ausgewählt und dem vordringlichen Bedarf zugeordnet (bitte Vorhaben und Alternative nennen und begründen)?*

Frage 17d: *Wenn ja, bei welchen Vorhaben wurde eine verkehrsträgerübergreifende Alternative zu einem Straßenneu- und/oder Ausbauvorhaben anstelle des ursprünglichen Vorhabens in den BVWP-Entwurf 2030 ausgewählt und dem weiteren Bedarf zugeordnet (bitte Vorhaben und Alternative nennen und begründen)?*

Antwort:
Die Verlagerungswirkungen von Projekten auf emissionsärmere Verkehrsträger werden bei der Projektbewertung berücksichtigt und sind darüber in die Einstufungsentscheidungen eingeflossen. Auch bei der Mittelaufteilung wurde den Vorteilen von Schiene und Wasserstraße im Bereich der Emissionen durch Stärkung dieser Verkehrsträger im Vergleich zur Verteilung der Aus- und Neubaumittel im Haushalt 2016 Rechnung getragen.

Die Alternativenprüfung zum BVWP 2030 fand auf zwei Ebenen statt: Zum einen auf der Projektebene unter Berücksichtigung von Teilnetzen und Korridoren, zum anderen auf der Gesamtplanebene. Zusätzlich zu diesen Betrachtungen fand zwischen den Vorhaben des BVWP 2030 ein Abgleich der projektbedingten Verlagerungswirkungen zwischen den Verkehrsträgern statt (intermodale Interdependenzen).

Bei Straßenprojekten erfolgte eine Alternativenprüfung vor der Projektanmeldung durch die Länder. Aufgrund der Vielzahl von Projekten und den Planungskompetenzen bzw. Verantwortlichkeiten der Länder wurden diese verpflichtet, vor der Anmeldung von Straßenprojekten „alternative Lösungsmöglichkeiten" zu prüfen und bei der Anmeldung die Ergebnisse der Alternativenuntersuchungen zu beachten. 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. In einzelnen Fällen wurden von den Ländern auch alternative Projekte zur Bewertung angemeldet. Informationen zur Prüfung von Alternativen sind in den Projektdossiers dargestellt.

Frage 18a: *Inwiefern ist das von der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 prognostizierte Wachstum des ÖPNV von 6% (einschließlich Fernbuslinien) für 2030 gegenüber 2010 aus Sicht der Bundesregierung innerhalb des Beitrages des Verkehrssektors ausreichend, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung, insbesondere der Senkung der Treibhausgasemissionen um 55% im Jahr 2030 gegenüber 1990, zu erreichen?*

Antwort:
Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

Frage 18b: *Inwiefern strebt die Bundesregierung eine höhere Wachstumsrate des ÖPNV (einschließlich Fernbuslinien) an, und welche Auswirkungen hätte ein höheres Wachstumsziel des ÖPNV auf die Bewertung der einzelnen Vorhaben im BVWP, insbesondere auf die Verteilung der Investitionsmittel zwischen den Verkehrsträgern?*

Antwort:
Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie dessen Integration in das Gesamtverkehrssystem sind Garanten für die Sicherung einer nachhaltigen und modernen Mobilität und haben in der integrierten Verkehrspolitik der Bundesregierung einen hohen Stellenwert. Insbesondere in den großen Städten und Ballungsräumen, die in der Regel über gut ausgebaute öffentliche Verkehrsnetze verfügen, stellen Busse und Bahnen eine attraktive Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) dar. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass gerade dort ein großes Verlagerungspotenzial vom MIV zum ÖPNV vorherrscht. Für die Bereitstellung eines entsprechenden Nahverkehrsangebotes vor Ort sind jedoch die Länder und Kommunen verantwortlich. Trotz der originären Zuständigkeit der Länder für den ÖPNV beteiligt sich der Bund auf der Basis verschiedener Rechtsgrundlagen in erheblichem Umfang an der Finanzierung sowohl des ÖPNV-Angebotes als auch der entsprechenden Infrastruktur, die sich zu einem großen Teil nicht im Verantwortungsbereich des Bundes befindet.

Frage 19a: *Inwiefern ist das von der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 prognostizierte Wachstum des Schienenpersonenverkehrs von 19% für 2030 gegenüber 2010 aus Sicht der Bundesregierung innerhalb des Beitrages des Verkehrssektors ausreichend, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung, insbesondere der Senkung der Treibhausgasemissionen um 55% im Jahr 2030 gegenüber 1990, zu erreichen?*

Antwort:
Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

Frage 19b: *Inwiefern strebt die Bundesregierung eine höhere Wachstumsrate des Schienenpersonenverkehres an, und welche Auswirkungen hätte ein höheres Wachstumsziel des Schienenpersonenverkehrs auf die Bewertung der einzelnen Vorhaben im BVWP, insbesondere auf die Verteilung der Investitionsmittel zwischen den Verkehrsträgern?*

Antwort:
Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis12 verwiesen.

Frage 20: *Inwiefern unterstützt das von der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 prognostizierte Wachstum des PKW-Verkehrs um rund 10% für 2030 gegenüber 2010 die Klimaschutzziele der Bundesregierung, insbesondere die Senkung der Treibhausgasemissionen um 55 % gegenüber 1990?*

Antwort:
Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis12 verwiesen.