

## **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 – Drucksache 18/8120 –**

### **Klimaschutzziele im Bundesverkehrswegeplan**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2014 war der Verkehrssektor mit 164 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent für 18 Prozent der Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich. Im Jahr 1990 lag der Anteil bei einem Wert von 163 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent bei 13 Prozent. Als Beitrag zum internationalen Klimaschutz sollen bis zum Jahr 2030 die Treibhausgasemissionen innerhalb der Europäischen Union um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 sinken. Laut der Verkehrsverflechtungsprognose 2030, auf deren Grundlage der Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) erstellt wurde, sinken die direkten Emissionen im gesamten Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 jedoch nur um 26,2 Prozent. Bei den gesamten Emissionen (Transport Emission Model – TREMOD) wird im Vergleich zum Jahr 2010 eine Verringerung bis zum Jahr 2030 um 15,6 Prozent angegeben. Damit würden die Klimaschutzziele deutlich verfehlt. Laut „RP online“ vom 16. März 2016 sieht die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Barbara Hendricks, wesentliche Umwelt-, Naturschutz- und Klimaschutzanforderungen im neuen BVWP noch nicht erfüllt. Vor allem müsse der Plan dazu führen, die Anforderungen des Klimaschutzes in den nächsten Jahrzehnten zu erfüllen. Die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor sinken seit Jahrzehnten nicht, während dagegen in anderen Bereichen z. T. Emissionsminderungen erreicht werden konnten. Es muss deswegen hinterfragt werden, wie der BVWP als zentrales Planungsinstrument und Gesamtprogramm zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur besser zur Erreichung der Klimaziele genutzt werden kann.

1. Welche Minderung der Treibhausgasemissionen wird mit der Umsetzung des BVWP 2030 bis zum Jahr 2030 erreicht werden (bitte getrennt für Straßen-, Schienen-, Luftverkehr, Binnenschifffahrt sowie insgesamt angeben)?

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 CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs vermindern. Die Straßenprojekte erhöhen jedoch die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zudem wird auch beim Bau der Verkehrswege Energie aufgewendet, was über die sog. Lebenszyklus-Emissionen ebenfalls in die CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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).

	<b>Straße</b>	<b>Schiene</b>	<b>Wasserstraße</b>	<b>Einheit</b>
CO <sub>2</sub> -Emissionen	545.323	-690.781	-345.995	t/a

2. Welche Minderung der Treibhausgasemissionen muss der Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 erbringen, um die Vereinbarungen der UN-Klimakonferenz in Paris umzusetzen, und wie fügt sich dies in die Klimaziele der Bundesregierung bis zum Jahr 2050 ein?
3. Welche konkreten Minderungsziele müssen bis zum Jahr 2030 für die einzelnen Verkehrsträger erreicht werden (bitte getrennt für Straßen-, Schienen-, Luftverkehr, Binnenschifffahrt sowie insgesamt angeben), und welchen Beitrag leistet der BVWP 2030 im dem vorliegenden Entwurf dazu?

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

Im Abkommen von Paris hat sich die Weltgemeinschaft 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 Treibhausgasreduzierungsziele 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 bis 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 Treibhausgasreduzierungszielen der Lastenteilungsentscheidung bis 2020 (Deutschland: 14 Prozent Treibhausgasreduzierung in den nicht vom Emissionshandel erfassten Sektoren gegenüber 2005). Der Europäische Rat hat bereits 2014 eine Fortführung der Lastenteilungsentscheidung bis 2030 beschlossen.

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?
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?
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. Bundesstraßen auf 80 km/h sowie auf Autobahnen auf 120 km/h im Vergleich zu den Annahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030?
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?
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)?
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?
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?
11. Welche Auswirkungen auf die Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger sowie die Emission von Treibhausgasen hätte eine Erhöhung der Transportkosten des LKWs um 10, 25 bzw. 50 Prozent im Vergleich zu den Annahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030?
12. Welche Auswirkungen auf die Nutzung der jeweiligen Verkehrsträger sowie die Emission von Treibhausgasen hätte eine Senkung der Transportkosten im Schienengüterverkehr um 10, 25 bzw. 50 Prozent im Vergleich zu den Annahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030?

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.

13. Von welchen Preisänderungen im Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr, öffentlichen Straßenpersonenverkehr, Luftverkehr, bei den variablen PKW-Kosten sowie den Transportkosten des LKW- und Schienengüterverkehrs geht die Bundesregierung bis zum Jahr 2030 aus (bitte tabellarisch mit Preisen des Ausgangs- und des Prognosejahres darstellen)?

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 Veränderungsrate der Nutzerkosten für die einzelnen Verkehrsträger dargestellt:

	Reale Veränd. 2030/10 (% p.a.)
<b>Personenverkehr</b>	
Pkw-Verkehr	0,5
Öff. Straßenpersonenverkehr	1,0
Schiene personennahverkehr	0,5
Schiene personenfernverkehr	0,5
Luftverkehr	0,0
<b>Güterverkehr</b>	
Lkw-Verkehr	0,0
Schiene güterverkehr	-0,5 (KV <sup>1</sup> ) / 0 (EW/GZ <sup>2</sup> )
Binnenschifffahrt	-0,6

<sup>1</sup> kombinierter Verkehr

<sup>2</sup> Einzelwagenverkehr/Ganzzugwagen

14. Welche Konsequenzen ergeben sich aus den Prognosen zu den Fragen 4 bis 12 für die Projekte des BVWP 2030, um damit die Minderungsziele bei den Treibhausgasemissionen (Frage 2) zu erreichen?

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

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

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

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?

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen zum Beispiel effizientere nicht-infrastrukturelle Maßnahmen wie eine verbesserte Kraftstoffeffizienz bereit.

17. a) Inwiefern verfolgt der BVWP-Entwurf das abgeleitete Ziel bzw. die Lösungsstrategie für den BVWP 2030 einer „Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger“?
- b) 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?
- c) 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)?
- d) 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)?

Die Fragen 17a bis 17d werden gemeinsam beantwortet.

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.

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

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

- b) 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?

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 Rechts-

grundlagen 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.

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

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

- b) Inwiefern strebt die Bundesregierung eine höhere Wachstumsrate des Schienenpersonenverkehrs 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?

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

20. Inwiefern unterstützt das von der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 prognostizierte Wachstum des PKW-Verkehrs um rund 10 Prozent für das Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2010 die Klimaschutzziele der Bundesregierung, insbesondere die Senkung der Treibhausgasemissionen um 55 Prozent gegenüber dem Jahr 1990?

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

