

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Britta Haßelmann, Bettina Herlitzius, Sven-Christian Kindler, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Erstellung der Verkehrsprognose 2030 für den Bundesverkehrswegeplan 2015

Im Vorfeld des Bundesverkehrswegeplans 2003 hatte die damalige rot-grüne Bundesregierung mit dem Verkehrsbericht 2000 zunächst ihre verkehrspolitischen Leitlinien beschlossen. Für die Verkehrsprognose wurden zudem drei Szenarien gerechnet, denen unterschiedliche verkehrspolitische Prämissen zugrunde lagen. Im Ergebnis kam es dabei zu erheblichen Unterschieden hinsichtlich der Entwicklung der Nutzerkosten, der Verkehrsleistung und des Modal Splits. Erst auf dieser Basis erfolgte die Festlegung auf ein Integrationsszenario, das Basis für die Verkehrsprognose 2015 und den späteren Bundesverkehrswegeplan wurde.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) steht vor der Vergabe der Erstellung der Verkehrsprognose 2030, die die Basis für den Bundesverkehrswegeplan 2015 bildet. Im August 2012 wurden dazu Szenarioannahmen als Grundlage für die Verkehrsprognose 2030 vorgelegt, die die sozioökonomischen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen abbilden sollen. Diese wurden in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 28. November 2012 diskutiert.

Den Szenarioannahmen liegen, anders als bei der Erstellung der Vorgängerprognosen, erkennbar keine verkehrspolitischen Leitlinien des BMVBS zugrunde. Anders als beim Bundesverkehrswegeplan 2003 werden zudem keine unterschiedlichen Maßnahmenszenarien untersucht. Die einzigen Szenarien, die im Rahmen der Verkehrsprognose 2030 gerechnet werden sollen, sind alternative Wachstumsannahmen des Bruttoinlandsprodukts.

Es liegt allerdings eine aktuelle Studie (Renewability II) im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vor, in der ein konsistentes Klimaschutzszenario für den Verkehr in enger Kooperation mit unterschiedlichen gesellschaftlichen Akteuren entwickelt wurde. In einem Basisszenario, welches auf aktuellen Prognosen zur Entwicklung der sozioökonomischen Rahmenbedingungen fußt, sinkt der Endenergieverbrauch bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2005 um 4,5 Prozent und die CO₂-Emissionen nehmen um 12 Prozent ab. Damit wird das Ziel der Bundesregierung aus ihrem Energiekonzept, den Endenergieverbrauch bis 2020 um 10 Prozent zu senken, selbst zehn Jahre später noch nicht erreicht. Im Klimaschutzszenario sinkt der Endenergieverbrauch im gleichen Zeitraum hingegen um 31 Prozent und die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen gehen um 37 Prozent zurück.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welches Ziel für die Senkung des Endenergieverbrauchs des Verkehrs wird für das Jahr 2030 abgeleitet aus dem Beschluss der Bundesregierung, den Endenergieverbrauch bis zum Jahr 2050 um 40 Prozent zu reduzieren?
2. Welche Senkung des Endenergieverbrauchs des Verkehrs bis zum Jahr 2030 wird in den Szenarioannahmen für die Verkehrsprognose 2030 als Ziel der Bundesregierung unterstellt?
3. Falls es kein Ziel für das Jahr 2030 gibt, wie werden dann die Ziele einer Senkung des Endenergieverbrauchs um 10 Prozent bis zum Jahr 2020 und 40 Prozent bis zum Jahr 2050 in den Szenarioannahmen für die Verkehrsprognose berücksichtigt?
4. Ist das CO₂-Ziel des Weißbuchs Verkehr der EU (minus 20 Prozent bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2005) als Mindestziel Grundlage für die Verkehrsprognose 2030?
5. Wann wird die Bundesregierung ein nationales CO₂-Sektorziel für den Verkehr für das Jahr 2020 vorlegen?
6. In welcher Weise sind CO₂-Ziele für den Verkehr in den Szenarioannahmen für die Verkehrsprognose 2030 unterstellt?
7. Falls keine CO₂-Ziele unterstellt sind, welche CO₂-Minderung bis zum Jahr 2030 ergibt sich aus den Szenarioannahmen, die Grundlage der Verkehrsprognose sind?
8. Welche Ziele aus der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie in Bezug auf den Verkehr sind in den Szenarioannahmen für die Verkehrsprognose unterstellt?
9. Welcher Anteil erneuerbarer Energien an der Stromproduktion in Deutschland für das Jahr 2030 wird unterstellt im Hinblick auf den Stein- und Braunkohleabsatz in Deutschland?
10. Inwieweit trifft das Szenario für die Verkehrsprognose 2030 Annahmen über absehbare Entwicklungen bis zum Jahr 2050 durch den Beschluss der Energiewende hinsichtlich einer Steigerung des Bruttostromverbrauchs aus erneuerbaren Energien auf 80 Prozent und einer Senkung der CO₂-Emissionen um 80 bis 95 Prozent?
11. Welche durchschnittliche Inflationsrate pro Jahr bis zum Jahr 2030 wird in den Szenarioannahmen unterstellt?
12. Welche CO₂-Grenzwerte für Pkw-Neufahrzeuge für die Jahre 2020, 2025 und 2030 liegen der Szenarioannahme zugrunde, wonach der spezifische Verbrauch der Pkw-Flotte (also alle Fahrzeuge einschließlich Bestand) jährlich um 1,5 Prozent sinkt?
13. Welche Pkw-Kosten für die Nutzerfinanzierung der Infrastruktur (Pkw-Vignette, entfernungsabhängige Pkw-Maut, City-Maut) bis zum Jahr 2030 sind bei den Nutzerkosten des Pkw-Verkehrs unterstellt?
14. Für wie realistisch wird – falls keine Nutzerfinanzierung für Pkw bis zum Jahr 2030 unterstellt wird – ein solches Szenario gehalten, angesichts der Tatsache, dass der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, selbst eine Pkw-Vignette propagiert hat, und die vom Bund und den Ländern eingerichtete „Daehre-Kommission“ derzeit zahlreiche Nutzerfinanzierungsmöglichkeiten evaluiert?

15. Welche Annahmen für eine reale Konstanz der Lkw-Mautsätze bis zum Jahr 2030 werden getroffen hinsichtlich
 - a) der Entwicklung der Mautsätze für Nutzfahrzeuge über 12 Tonnen für die Infrastrukturnutzung,
 - b) der Entwicklung der Mautsätze für Nutzfahrzeuge über 12 Tonnen für die Einbeziehung externer Kosten,
 - c) einer Maut für Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen und
 - d) der Länge des bemautes Straßennetzes gegenüber dem Jahr 2010?
16. Welche Annahmen hinsichtlich der Entwicklung der Massen- und Schüttgüter und des Containerverkehrs werden für die Binnenschifffahrt bis zum Jahr 2030 getroffen?
17. Welche Annahmen über die Entwicklung der Schiffbarkeit der Wasserstraßen bis zum Jahr 2030 vor dem Hintergrund der zunehmenden extremen Wetterereignisse werden im Szenario getroffen?
18. Welche Annahmen über die Entwicklung der umgeschlagenen Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) in den Häfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen und Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg werden bis zum Jahr 2030 unterstellt?
19. Welche Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs (Short Sea Shipping) in Europa zur Entlastung des Landverkehrs bis zum Jahr 2030 wird in den Szenarien angenommen?
20. Welcher Realisierungsstand der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) mit Bedeutung für die Entwicklung des grenzüberschreitenden und des Transitverkehrs in Deutschland wird in dem Szenario angenommen?
21. Inwieweit gehen die Berechnungen des World Transport Reports 2012/2013 der ProgTrans AG in das Szenario der Verkehrsprognose 2030 ein?
22. Welche reale und welche nominale Entwicklung der finanziellen Förderhöhe des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs bis zum Jahr 2030 werden im Szenario unterstellt?
23. Welche reale und welche nominale Entwicklung der finanziellen Förderhöhe des Schienenpersonennahverkehrs bis zum Jahr 2030 werden im Szenario unterstellt?
24. Wie wird die Annahme einer realen Konstanz des Trassenpreissystems bei der Schiene begründet vor dem Hintergrund, dass der Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes der DB Netz AG eine kapitalmarktübliche Rendite auf das eingesetzte Kapital einsetzen will?
25. Inwieweit wird im Szenario eine Trennung von Netz und Transport bei der Deutschen Bahn AG, wie sie die Europäische Kommission bis zum Jahr 2019 anstrebt, hinsichtlich der Effekte auf die Nutzerkosten im Schienenverkehr untersucht?
26. Welche Auswirkungen auf die Entwicklung der Nutzungskosten des Luftverkehrs hätte es, wenn die Luftverkehrsteuer und der Emissionshandel abgeschafft würden?
27. Welche verkehrspolitischen Rahmenbedingungen außer den Nutzerkosten sind maßgebend für die Entwicklung des Modal Splits im Personenverkehr (einschließlich Busfernverkehr) bis zum Jahr 2030 und gehen in die Szenarioannahmen ein?

28. Welche Annahmen hinsichtlich der Entwicklung der durchschnittlichen Wegelängen und Wegezeiten im Personenverkehr bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2010 werden in den Szenarioannahmen getroffen?
29. Welche verkehrspolitischen Rahmenbedingungen außer den Nutzerkosten sind maßgebend für die Entwicklung des Modal Splits im Güterverkehr bis zum Jahr 2030 und gehen in die Szenarioannahmen ein?
30. Welche Annahmen hinsichtlich der Entwicklung der durchschnittlichen Transportmengen und Transportweiten, differenziert nach Binnenverkehr, grenzüberschreitendem Verkehr und Transitverkehr bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2010 werden im Szenario getroffen?
31. In welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung, den induzierten Verkehr bei Neu- und Ausbaumaßnahmen in der Verkehrsprognose 2030 gesondert auszuweisen?
32. Welche Datengrundlagen für die Verkehrsprognose werden voraussichtlich der Fachöffentlichkeit nicht zur Verfügung stehen, und welches sind die Gründe dafür?
33. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf für alle noch nicht realisierten Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht für die Bundesfernstraßen einschließlich der im Bau befindlichen Maßnahmen?
34. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf für alle noch nicht realisierten Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs für den Verkehrsträger Schiene, einschließlich der im Bau befindlichen Maßnahmen?
35. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf für alle noch nicht realisierten Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs für den Verkehrsträger Wasserstraße entsprechend der aktuellen Netzkategorisierung und einschließlich der im Bau befindlichen Maßnahmen?
36. Wie bewertet die Bundesregierung die im Rahmen der Studie Renewbility mit unterschiedlichen gesellschaftlichen Akteuren, wie dem Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V., der BP Europa SE, dem Naturschutzbund Deutschland e. V., dem Verband der Automobilindustrie e. V. und dem Verkehrsclub Deutschland e. V., getroffenen folgenden Annahmen über verkehrspolitische Maßnahmen im Klimaschutzszenario:
 - a) Europäische CO₂-Emissionsstandard für Pkw: 60 g/km im Jahr 2030 und für leichte Nutzfahrzeuge: 110 g/km im Jahr 2030,
 - b) zunehmender Anteil von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb (6 Millionen E-Pkw im Jahr 2030) und die Bereitstellung zusätzlicher erneuerbarer Energien zur Bedarfsdeckung,
 - c) Minderung des Kraftstoffverbrauchs bis zu 35 Prozent bis zum Jahr 2030 bei neu zugelassenen Lkw,
 - d) Anstieg der Kraftstoffpreise auf etwa 2,50 Euro₂₀₁₀/Liter bis zum Jahr 2030 (in erster Linie steuerinduziert),
 - e) deutliche Ausweitung des Angebots im öffentlichen Verkehr: Erhöhung der Betriebsleistung um 8 Prozent in Agglomerationsräumen und in ländlichen Räumen, um bis zu 25 Prozent in verstäderten Räumen,
 - f) Förderung des Fahrradverkehrs,
 - g) Optimierung von Logistikstrukturen und Förderung des Kombinierten Verkehrs sowie Gleisanschlüssen,
 - h) Ausweitung und weitere Erhöhung der Lkw-Maut auf 0,50 Euro₂₀₁₀/km bis zum Jahr 2030,

- i) Einführung von 25-Meter-Lkw bei Beibehaltung des zulässigen Gesamtgewichts,
 - j) Biokraftstoffanteil an konventionellen Kraftstoffen: 10 Prozent (2020) bzw. 20 Prozent (2030) unter Berücksichtigung strenger Nachhaltigkeitsanforderungen?
37. Wird die Verkehrsprognose zum Jahr 2030 ohne die Prüfung von Szenarien mit verkehrspolitischen Maßnahmen, wie z. B. im Klimaschutzszenario von Renewbility II, vergeben?
Falls ja, warum wird von dem Verfahren abgewichen, das vor der Erstellung der Verkehrsprognose 2015 gewählt wurde?
38. Soll es eine Folgestudie zu Renewbility II geben?
Falls ja, welchen Untersuchungsinhalt soll diese Studie haben?

Berlin, den 3. Januar 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

