

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/12016 –**

### **Erstellung der Verkehrsprognose 2030 für den Bundesverkehrswegeplan 2015**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 Integrationszenario, 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen gehen um 37 Prozent zurück.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Wie in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 9. November 2011 (Bundestagsdrucksache 17/7690) ausgeführt, sind die verkehrsprognostischen Arbeiten als Vorarbeiten zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 bereits im vollen Gange.

Gemäß dem veröffentlichten Beteiligungskonzept zum BVWP 2015 fand ein umfangreicher Beteiligungsprozess statt, der deutlich über den Beteiligungsprozess im Vorfeld der verkehrsprognostischen Arbeiten zum BVWP 2003 hinausging: Die von den Gutachtern entworfenen Annahmen wurden zur Absicherung zunächst mit einem hochrangigen internationalen Wissenschaftlerkreis beraten. Anschließend wurde ein schriftlicher Entwurf der sozioökonomischen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose erstellt, der als Basis einer ausführlichen Erörterung innerhalb der Bundesregierung, mit den Ländern, Verbänden sowie mit dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages diente und der auch auf die Internetseiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingestellt wurde. Nachdem die Beteiligungsphase abgeschlossen und ausgewertet ist, werden in Kürze die Szenarioprämissen veröffentlicht, wie sie nun der Erarbeitung der Verkehrsprognose 2030 zugrunde gelegt werden.

Die unterlegten Nutzer- bzw. Transportkostenentwicklungen und weiteren verkehrspolitischen Rahmenbedingungen beschreiben keine „Trendszenarien“, sondern setzen einerseits einen umweltpolitisch ambitionierten Gestaltungswillen voraus und berücksichtigen andererseits die Tatsache, dass die wirtschaftliche Entwicklung der mit Abstand größte Treiber der Verkehrsnachfrage ist, wie die Wirtschaftskrise 2009 belegt hat. Deshalb wurden – anders als für den BVWP 2003 – Szenarien hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung differenziert, da diese in der gegenwärtigen Gesamtsituation der größte Unsicherheitsfaktor ist. Mit drei in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung unterschiedlichen Szenarien – einem mittleren Kernszenario sowie einem unteren und einem oberen Szenario – lässt sich hinsichtlich der Verkehrsnachfrage ein Korridor bilden, der die Belastbarkeit der Verkehrsprognose 2030 und des BVWP 2015 deutlich erhöht und eine fundierte Entscheidungsgrundlage liefert.

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?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist sich bewusst, dass der Verkehrsbereich einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele bezüglich Energieverbrauch und Klimaschutz zu leisten hat. Im Energiekonzept der Bundesregierung aus dem Jahr 2010 ist erstmalig ein sektorspezifisches Ziel für den Verkehrsbereich mit einem Rückgang des Endenergieverbrauchs um 10 Prozent bis zum Jahr 2020 und um 40 Prozent bis zum Jahr 2050 jeweils gegenüber dem Jahr 2005 vorgegeben. Ein sektorspezifisches Reduktionsziel für das Jahr 2030 existiert nicht. Die Verkehrsprognose 2030 wird eine Prognose der Endenergieverbrauchsentwicklung der einzelnen Verkehrsträger enthalten. Wie bereits in der Antwort der Bundesregierung vom 9. November 2011 auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 17/7690) mitgeteilt, ist die Verkehrsprognose allerdings nicht als Zielprognose konzipiert, sondern soll die Verkehrsnachfrage möglichst realitätsnah für das Jahr 2030 abbilden. Dabei werden hinsichtlich der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen der Prognose unter den realistischen Annahmen jeweils diejenigen ausgewählt, die den energie- und klimapolitischen Anforderungen am nächsten kommen. Der Endenergieverbrauch und die Treibhausgasemissionen sind also nicht Grundlagen oder Rahmenbedingungen, sondern Ergebnisse der Prognose. Aus ihnen lässt sich dann gegebenenfalls der weitergehende Handlungsbedarf ableiten.

4. Ist das CO<sub>2</sub>-Ziel des Weißbuchs Verkehr der EU (minus 20 Prozent bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2005) als Mindestziel Grundlage für die Verkehrsprognose 2030?

Die Verkehrsprognose ist nicht als Zielprognose konzipiert.

5. Wann wird die Bundesregierung ein nationales CO<sub>2</sub>-Sektorziel für den Verkehr für das Jahr 2020 vorlegen?

Das Energiekonzept der Bundesregierung sieht für das Jahr 2020 erstmals ein Sektorziel für den Endenergieverbrauch des Verkehrs vor. Für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen wird derzeit ein sektorübergreifendes Ziel verfolgt.

6. In welcher Weise sind CO<sub>2</sub>-Ziele für den Verkehr in den Szenarioannahmen für die Verkehrsprognose 2030 unterstellt?

Siehe Antworten zu den Fragen 1 bis 3.

7. Falls keine CO<sub>2</sub>-Ziele unterstellt sind, welche CO<sub>2</sub>-Minderung bis zum Jahr 2030 ergibt sich aus den Szenarioannahmen, die Grundlage der Verkehrsprognose sind?

Die CO<sub>2</sub>-Minderung des Verkehrsbereichs bis 2030 wird als Ergebnis des Prognoseprozesses ausgewiesen.

8. Welche Ziele aus der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie in Bezug auf den Verkehr sind in den Szenarioannahmen für die Verkehrsprognose unterstellt?

Die Erfüllung grundsätzlicher politischer Ziele, wie die der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, ist nicht Gegenstand der Verkehrsprognose, sondern ist eine Aufgabe der Verkehrswegeplanung und der Verkehrspolitik.

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?

In der Verkehrsprognose 2030 wird für das Jahr 2030 in Deutschland eine Bruttostromerzeugung von 510 Millionen Terawattstunden unterstellt. Der Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromproduktion in Deutschland wird für das Jahr 2030 mit rund 50 Prozent angenommen. Der Anteil der Stein- und Braunkohle an der Bruttostromerzeugung sinkt auf 28 Prozent. Beim Bruttostromverbrauch wird im Jahr 2030 von 550 Millionen Terawattstunden in Deutschland ausgegangen, der entsprechend zu 7 Prozent durch Importe gedeckt wird.

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 CO<sub>2</sub>-Emissionen um 80 bis 95 Prozent?

Ziel der Verkehrsprognose ist es, die Verkehrsnachfrage in Kenntnis der Beschlusslage möglichst realitätsnah bis zum Jahr 2030 abzubilden. Da die Entwicklung bis zum Jahr 2050 mit deutlich größeren Unsicherheiten behaftet ist, ist schon aus methodischen Gründen beabsichtigt, nach Abschluss der Arbeiten zur Verkehrsprognose 2030 eine Grobabschätzung der Entwicklung bis zum Jahr 2050 ausarbeiten zu lassen.

11. Welche durchschnittliche Inflationsrate pro Jahr bis zum Jahr 2030 wird in den Szenarioannahmen unterstellt?

In den Szenarioannahmen ist eine Inflationsrate von 2 Prozent pro Jahr zugrunde gelegt.

12. Welche CO<sub>2</sub>-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?

Im Rahmen der Nutzerkostenentwicklungen war auch eine Annahme zu der Entwicklung des spezifischen Verbrauchs erforderlich, weil er für die Nutzerkosten des Pkw-Verkehrs von erheblicher Bedeutung ist. Die Annahme bezieht sich allerdings auf den effektiven Verbrauch des Kraftfahrzeugbestands und nicht auf die Neuzulassungen. Für den effektiven Verbrauch des Bestands wird im Prognosezeitraum von einem Rückgang von knapp 30 Prozent ausgegangen. Diese Annahme ist mit den derzeit geltenden und auch mit weiter sinkenden Grenzwerten für die Neuzulassung kompatibel.

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?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Pkw-Vignette, entfernungsabhängige Pkw-Maut sowie City-Maut sind bei den ermittelten Nutzerkosten des Pkw-Verkehrs nicht unterstellt.

Den Prognosen wird grundsätzlich unterstellt, dass der Staat im Rahmen der Daseinsvorsorge der Finanzierung der Infrastruktur Rechnung trägt. Die Daehre-Kommission hat in ihrem kürzlich vorgelegten Bericht eine Vielzahl von Vorschlägen für eine künftige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung unterbreitet, welche die Basis für eine breite Diskussion im politischen und öffentlichen Raum bieten werden.

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 bemauteten Straßennetzes gegenüber dem Jahr 2010?

Eine Ausweitung der Mautpflicht auf Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen, eine Einbeziehung externer Kosten sowie eine Änderung für das Streckennetz sind derzeit nicht vorgesehen und werden dementsprechend in den Prognosen auch nicht berücksichtigt. Hinsichtlich der Mautsätze für Nutzfahrzeuge über 12 Tonnen wird eine nominale inflationsbedingte Erhöhung der Maut unterstellt.

16. Welche Annahmen hinsichtlich der Entwicklung der Massen- und Schüttgüter und des Containerverkehrs werden für die Binnenschifffahrt bis zum Jahr 2030 getroffen?

Für die Binnenschifffahrt wird ein realer Rückgang der Nutzerkosten/Transportkosten um 0,6 Prozent pro Jahr als verkehrspolitische Rahmenbedingung zugrunde gelegt. Wie sich die Entwicklung in den einzelnen Güterbereichen darstellen wird, ist Ergebnis der Prognosearbeiten und nicht Gegenstand der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

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?

Extreme Wetterereignisse sind nicht vorhersagbare, singuläre Ereignisse, die gegebenenfalls nur kurzzeitige Auswirkungen auf den Verkehr aller Verkehrsträger entfalten können. Für die Verkehrsprognose haben sie keine Relevanz.

Unabhängig davon lassen sich aus den Projektionen der Klimaänderungen für Deutschland bislang keine signifikanten Veränderungen der Schiffbarkeit der Wasserstraßen bis zum Jahr 2030 ableiten.

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?

Da die Erstellung der Seeverkehrsprognose derzeit noch nicht abgeschlossen ist, liegen die zu prognostizierenden Containerumschlagsvolumina für die ange-

fragten Häfen noch nicht vor. Wesentliche Grundlage für die Seeverkehrsprognose sind die im Rahmen der gesamten prognostischen Arbeiten erstellten Ergebnisse der Bevölkerungs- und Wirtschaftsprognose – hier insbesondere der Außenhandelsprognose 2030 – sowie eine umfangreiche Analyse der Entwicklung in der Vergangenheit.

Basisjahr für die Seeverkehrsprognose ist wie für die anderen verkehrsprognostischen Teilprojekte das Jahr 2010. Ausgehend von der Ist-Analyse 2010 fließen darüber hinaus umfangreiches hafenspezifisches Datenmaterial sowie hafenspezifische Erkenntnisse zu Potenzialentwicklungen in die Prognose ein, ebenso werden Annahmen wie zur Entwicklung des Marktumfelds, der Wettbewerbssituation, des Hafeninfrastrukturangebots und Hinterlandanbindung getroffen. Hierzu haben die Gutachter über ihre eigene Expertise hinaus im Vorfeld eine Vielzahl von Expertengesprächen geführt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Ergebnisse der Langfristprognose nicht von konjunkturellen Sonderentwicklungen beeinflusst werden.

19. Welche Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs (Short Sea Shipping) in Europa zur Entlastung des Landverkehrs bis zum Jahr 2030 wird in den Szenarien angenommen?

Der Kurzstreckenseeverkehr ist Teil des gesamten Seeverkehrsaufkommens und wird daher nicht gesondert prognostiziert.

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?

Für die Verkehrsprognose 2030 wird als Verkehrsinfrastrukturangebot 2030 das aktuelle Verkehrsnetz angenommen. Zusätzlich werden der Vordringliche Bedarf und Weitere Bedarf mit Planungsrecht des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, das Zielnetz der Bedarfsplanüberprüfung Schiene 2010 und für die Bundeswasserstraßen der gemäß dem BVWP 2003 ermittelte Vordringliche Bedarf – unter Berücksichtigung der aktuell vorgenommenen Netzkategorisierung – als realisiert unterstellt. Darin sind grundsätzlich auch die im Rahmen der geltenden Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) definierten vorrangigen Vorhaben innerhalb Deutschlands enthalten.

21. Inwieweit gehen die Berechnungen des World Transport Reports 2012/2013 der ProgTrans AG in das Szenario der Verkehrsprognose 2030 ein?

Die Verkehrsprognose 2030 ist vom Aufbau, vom Darstellungsgrad und von der modellmäßigen Detailtiefe umfangreicher als die oben genannten Berechnungen der Progtrans AG und somit nur schwer zu vergleichen. Die Ergebnisse einschlägiger Prognosen, wie z. B. auch der oben genannten sind bekannt und werden zur Plausibilisierung der hergeleiteten Entwicklungen herangezogen.

22. Welche reale und welche nominale Entwicklung der finanziellen Förderhöhe des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs bis zum Jahr 2030 werden im Szenario unterstellt?

Vor dem Hintergrund sozialer und umweltpolitischer Erwägungen wird davon ausgegangen, dass der öffentliche Straßenpersonennahverkehr auch zukünftig eine hohe politische Unterstützung erfährt. Für die Prognose wird eine Beibehaltung des Status quo angenommen.

23. Welche reale und welche nominale Entwicklung der finanziellen Förderhöhe des Schienenpersonennahverkehrs bis zum Jahr 2030 werden im Szenario unterstellt?

Derzeit gilt die Festlegung auf eine nominale Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel (1,5 Prozent pro Jahr). Für die Prognose wird eine Beibehaltung dieses Status quo angenommen.

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?

Bereits die aktuelle gesetzliche Regelung (§ 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes) sieht für Betreiber der Schienenwege den Ausgleich der entstehenden Kosten zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, vor. Das im September 2012 vom Kabinett beschlossene Eisenbahnregulierungsgesetz setzt im Übrigen Anreize für Effizienzsteigerungen bei der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur.

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?

Die Effekte einer Trennung von Netz und Transport bei der Deutschen Bahn AG werden im Szenario nicht untersucht.

26. Welche Auswirkungen auf die Entwicklung der Nutzungskosten des Luftverkehrs hätte es, wenn die Luftverkehrsteuer und der Emissionshandel abgeschafft würden?

Die Festlegung der Annahmen zu den Nutzerkosten des Luftverkehrs erfolgt unabhängig von möglichen Einzelmaßnahmen. Vergleiche hierzu auch die Antwort zu Frage 13.

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?

Neben den Nutzerkosten ist vor allem das unterstellte Infrastruktur- und Bedienungsangebot als Rahmenbedingung für die Entwicklung des Modal Split von Bedeutung. Im Bereich der ordnungspolitischen Prämissen wird die nunmehr in Kraft getretene Liberalisierung des Busfernverkehrs berücksichtigt. Im weiteren Prognoseprozess wird die Verkehrsverteilung auf Grundlage eines sogenannten Verkehrsmittelwahlmodells von den Auftragnehmern modelliert.

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?

Diese Größen sind nicht Gegenstand der Szenarioannahmen, sondern der prognostischen Arbeiten selbst und hängen von einer Vielzahl von Einflussgrößen (z. B. Einkommen, Siedlungsstruktur, Arbeitsplatzentfernungen, sonstigen Ziel-

wahländerungen und vieles mehr) ab. Ein wesentliches Instrument für die diesbezüglichen Analysen bildet die Erhebung „Mobilität in Deutschland“.

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?

Die bedeutendsten Einflussfaktoren für den Modal Split im Güterverkehr sind die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Entwicklungen und die daraus resultierenden Effekte auf die Güterartenstruktur. Im Vergleich dazu besitzen sämtliche verkehrspolitische Rahmenbedingungen eine vergleichsweise untergeordnete Bedeutung. Hier spielen neben den Transportkostenrelationen die Transportzeitrelationen eine Rolle, die allerdings lediglich zu einem gewissen Teil (Infrastruktur) politisch beeinflussbar sind.

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?

Aus der Verkehrsprognose 2030 wird die Entwicklung der Verkehrsmengen und der Transportweiten, differenziert für den Binnenverkehr, den grenzüberschreitenden Verkehr und den Transitverkehr als Ergebnis ermittelt. Basis der Entwicklungen ist die Strukturdatenprognose des Ifo-Instituts zum Bruttoinlandsprodukt, der Bevölkerungsentwicklung sowie des Außenhandels. Zusätzliche exogene Vorgaben, wie sich die in der Fragestellung genannten Werte entwickeln sollen, werden nicht getroffen.

31. In welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung, den induzierten Verkehr bei Neu- und Ausbaumaßnahmen in der Verkehrsprognose 2030 gesondert auszuweisen?

Die Verkehrsprognose 2030 wird den Anstieg der Verkehrsleistung zwischen dem Basisjahr 2010 und dem Zieljahr 2030 ausweisen. Darin ist auch der induzierte Verkehr enthalten, welcher durch die in der Verkehrsprognose bis 2030 als realisiert unterstellten Neu- und Ausbaumaßnahmen entsteht. Der Anteil des induzierten Verkehrs wird nicht separat ausgewiesen.

Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 werden für alle zu bewertenden Projekte Einzeluntersuchungen durchgeführt, bei denen für jede Neu- und Ausbaumaßnahme die Wirkungen des induzierenden Verkehrs gesondert untersucht werden. Die Details der Bewertungsmethodik und Ergebnisdarstellung werden bis Herbst 2013 in mehreren Forschungsprojekten erarbeitet.

32. Welche Datengrundlagen für die Verkehrsprognose werden voraussichtlich der Fachöffentlichkeit nicht zur Verfügung stehen, und welches sind die Gründe dafür?

Die Behörden des Bundes sind verfassungsrechtlich gehalten, schützenswerte öffentliche und private Belange zu achten. Danach werden Datengrundlagen für die Verkehrsprognose der Öffentlichkeit insbesondere dann nicht zur Verfügung stehen, wenn der Schutz geistigen Eigentums oder Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse entgegenstehen. Die Gutachter verwenden solche Daten, um die Belastbarkeit der Ergebnisse zu erhöhen.



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?

Der Finanzbedarf beträgt ab dem Jahr 2013 rund 50 Mrd. Euro.

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?

Die Zahlen des Gesamtinvestitionsvolumens des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege sowie das bisher getätigte und das zukünftig noch zu tätige Investitionsvolumen können dem Verkehrsinvestitionsbericht entnommen werden. Das bis zum Jahr 2010 getätigte Investitionsvolumen betrug 40,6 Mrd. Euro, und das nach dem Jahr 2010 noch zu tätige Investitionsvolumen betrug 38,7 Mrd. Euro.

Vordringlicher und Weiterer Bedarf sind in der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege 2010 untersucht worden. Einige Projekte erzielten hierbei kein positives gesamtwirtschaftliches Ergebnis. Eine Realisierung mit Bundeshaushaltsmitteln ist deshalb nicht möglich. Diese Projekte waren daher seinerzeit nicht im Zielnetz der Bedarfsplanüberprüfung enthalten und sind es im Szenario der Verkehrsprognose 2030 ebenfalls nicht. Das Zielnetz der Bedarfsplanüberprüfung sowie auch das Szenario der Verkehrsprognose 2030 umfassen aufgrund einer positiven Bewertung in der Bedarfsplanüberprüfung zusätzlich einige internationale Vorhaben des Bedarfsplans. Das ab dem Jahr 2012 verbleibende Investitionsvolumen des Zielnetzes der Bedarfsplanüberprüfung beträgt knapp 41 Mrd. Euro.

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?

Der noch ausstehende Finanzierungsbedarf für die gemäß dem BVWP 2003 ermittelten Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs an den Bundeswasserstraßen beträgt rund 4,7 Mrd. Euro.

36. Wie bewertet die Bundesregierung die im Rahmen der Studie Renewability 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 CO<sub>2</sub>-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 Euro<sub>2010</sub>/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 Euro<sub>2010</sub>/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?

Das Klimaschutzszenario, welches im Rahmen von Renewbility II entworfen wurde, ist als ein in sich konsistentes Paket an verkehrspolitischen Maßnahmen für die Entwicklung bis zum Jahr 2030 konzipiert. Es wurde unter der Maßgabe entwickelt, einen möglichst hohen Klimaschutzbeitrag des Verkehrssektors bis zum Jahr 2030 zu ermöglichen. Die Bundesregierung wird bei der Bewertung und Ausgestaltung von möglichen Energiereduktions- und Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich die Maßnahmen und Annahmen dieser und anderer vergleichbarer Studien sorgfältig prüfen.

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?

Siehe die Ausführungen in der Vorbemerkung der Bundesregierung.

38. Soll es eine Folgestudie zu Renewbility II geben?

Falls ja, welchen Untersuchungsinhalt soll diese Studie haben?

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit beabsichtigt, das Modell Renewbility weiter zu entwickeln. Hierbei soll an den existierenden Renewbility-Modellverbund angeknüpft und dieser als Instrument zur Darstellung des Klimaschutzbeitrags des Verkehrs genutzt werden. Zentraler Baustein ist dabei erneut die Beteiligung gesellschaftlicher Akteure. Aktuelle Prognosen und Daten sollen einbezogen und der Betrachtungshorizont erweitert werden. Die konkrete inhaltliche Ausgestaltung des Folgevorhabens befindet sich derzeit noch in der Abstimmung.



