

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/410 –**

Bundesverkehrswegeplan 2015 und Verkehrsprognose 2030 sowie Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/220

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD heißt es: „Die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 bis 2030 (BVWP) als verkehrsträgerübergreifende Netzplanung werden wir zügig, transparent und unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorantreiben.“

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/220 hat die Bundesregierung aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht alle Fragen in der angekündigten Transparenz beantwortet. Auch sind die bereits seit dem Frühjahr 2013 bzw. Ende September 2013 vorliegenden Listen der für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Projekte für Bundeswasserstraßen und Bundesschienenwege bislang noch nicht veröffentlicht worden. Ferner haben einige Koalitionsvereinbarungen Auswirkungen auf die für Ende 2013 angekündigte, derzeit noch nicht veröffentlichte Verkehrsprognose 2030.

1. Welche Projekte an Bundeswasserstraßen wurden jeweils von wem angemeldet, und wie hoch sind einerseits die Kosten je Projekt und die Kosten aller angemeldeten Projekte insgesamt?

Einschätzungen zum Umfang und zur Art der angemeldeten Projekte können für alle drei Verkehrsträger erst nach Abschluss der Anmeldung und Aufbereitung der Projektanmeldung durchgeführt werden. Die Veröffentlichung der Liste der gemeldeten Projekte im Internet wird im Frühjahr 2014 erfolgen.

2. Trifft es zu, dass der Netzzustandsbericht für die Bundeswasserstraßen bereits seit ca. zwei Monaten vorliegt?

Wenn ja, warum ist dieser noch nicht veröffentlicht worden?

Nein. Es liegt eine interne Entwurfsfassung vor.

3. Welche Bundesländer haben jeweils welche Projektideen für Projekte an Bundeswasserstraßen beim (damaligen) Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingereicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Welche Projekte für Schienenwege des Bundes wurden jeweils von wem angemeldet, und wie hoch sind die Kosten je Projekt und die Kosten aller angemeldeten Projekte insgesamt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Welche sind die, bezogen auf die von der Deutschen Bahn AG (DB AG) angemeldeten Projekte, besonders komplexen verkehrlichen Räume/Korridore, für die eingehende Analysen durchgeführt werden, um sie für die BVWP-Untersuchungen vorzubereiten (siehe Bundestagsdrucksache 18/220, Antwort zu Frage 42)?
 - a) Wer führt diese Analysen jeweils durch, und bis wann sollen sie jeweils abgeschlossen sein?
 - b) Wird die von der DB AG entwickelte Zielnetzkonzeption 2030 als Ganzes betrachtet, oder werden jeweils einzelne Projekte bewertet?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Januar 2014 die Vorprüfung der angemeldeten Projekte hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung beauftragt. Teil des Auftrags ist auch die Identifikation von Korridorwirkungen und die Zusammenfassung von Einzelmaßnahmen zu für die Bewertung geeigneten Projektbündeln. Diese Aufgabe soll voraussichtlich im Laufe dieses Jahres abgeschlossen werden.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die von der Deutschen Bahn AG jeweils angegebenen Kostenschätzungen in Anbetracht der Tatsache, dass es in der Vergangenheit bei solchen Projekten zu teils erheblichen Kostensteigerungen kam?
7. Unterstützt die Bundesregierung die Idee, insbesondere bei Projekten an Bundesschienenwegen generell einen zusätzlichen Risikopuffer mit einzurechnen (bitte begründen)?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der mit der Kostenschätzung von Schienenverkehrsprojekten verbundenen Herausforderungen hat das BMVI im Dezember 2013 ein Projekt zur Trassen- und Kostenplausibilisierung vergeben. Eines der Ziele dieses Projektes ist es, eine Methodik zur Kostenermittlung zu entwickeln, wobei auch Erfahrungen der Deutsche Bahn AG einbezogen werden. Mit dieser Methodik sollen die Kosten aller für eine Bewertung in der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehe-

nen Projekte ermittelt bzw. geprüft werden. Bei der Methodenentwicklung wird auch die Möglichkeit projektspezifischer Risikopuffer betrachtet.

8. Für welche drei Schienenprojekte werden oder wurden jeweils von wann bis wann Ex-Post-Analysen zur Wirkungskontrolle durchgeführt (siehe Seite 82 des Entwurfs der Grundkonzeption), wer wurde damit jeweils beauftragt, aus welchem Grund wurden genau diese Projekte jeweils ausgewählt, und wann werden die Ergebnisse wie veröffentlicht?

Als Bedarfsplanprojekte für eine Ex-Post-Analyse wurden die folgenden Projekte ausgewählt, da sie sich in einem „eingeschwungenen“ Zustand nach mehreren Betriebsjahren befinden:

- Nebenstrecke (NBS)/Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg–Ingolstadt–München
- ABS Hamburg–Büchen–Berlin
- NBS Köln–Rhein/Main.

Es war vorgesehen, die Untersuchungen vor Beginn der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP 2015) zu beauftragen. Hierzu wurden Gespräche mit Gutachtern und dem Bundesrechnungshof (BRH) geführt. Danach wird es als sinnvoll angesehen, Änderungen aus der derzeit laufenden Weiterentwicklung der Bewertungsmethodik für den BVWP 2015 abzuwarten und anschließend in die Methodik der Ex-Post-Analyse einfließen zu lassen. Eine Beauftragung zur Ex-Post-Betrachtung der o. a. Schienenprojekte ist nunmehr nach Abschluss der Projektbewertungen des BVWP 2015 in Absprache mit dem BRH vorgesehen.

9. Ist die Anmeldung der Straßenprojekte durch die Auftragsverwaltungen mittlerweile abgeschlossen?
Wenn nein, welche Bundesländer haben mit jeweils welcher Begründung noch keine abschließende Meldung gemacht?
Wenn nein, welche Frist gewährt die Bundesregierung den Ländern, die noch nicht abschließend gemeldet haben?
 - a) Welche Bundesländer haben jeweils wann ihre abschließende Meldung gemacht?
 - b) Besteht für alle Bundesländer die Möglichkeit, auch zu einem späteren Zeitpunkt noch Projekte nachzumelden, oder gibt es eine endgültige Frist (bitte mit Begründung)?

Die Anmeldungen werden in Kürze weitestgehend abgeschlossen sein. Vereinzelte spätere Nachmeldungen sind möglich, da in komplexen Fällen noch weitere Untersuchungen zur Vorbereitung der Anmeldung erforderlich sind.

10. Wie hoch sind bei den Ländern, die ihre Projekte für Bundesfernstraßen bereits vollständig angemeldet haben, jeweils die von diesen angegebenen Gesamtkosten aller angemeldeten Projekte?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

11. Bis wann wird die Aufbereitung der Projektanmeldung für die Straßenprojekte abgeschlossen sein?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

12. Bis wann werden die Angaben der Projektanmeldung vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und von externen Fachleuten geprüft (ggf. unterschieden nach Verkehrsträgern)?

Bei der Wasserstraße ist die Prüfung der Projektanmeldung bereits im Zuge der aus den von den Bundesländern und Verbänden angemeldeten Projektideen vom BMVI zusammen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) entwickelten Projektdefinitionen erfolgt. Als Nächstes wird unter der Beteiligung eines Fachgutachters eine Vorbewertung durchgeführt, mit der geprüft wird, ob ein Projekt überhaupt die Schwelle der volkswirtschaftlichen Rentabilität erreichen kann und einer vollständigen Bewertung im Rahmen des BVWP unterzogen wird. Ergebnisse dieser Vorbewertung werden voraussichtlich im zweiten Quartal 2014 vorliegen.

Bei der Straße erfolgt nach Konsolidierung der Projektanmeldungen eine Prüfung der Trassenverläufe und Investitionskosten von Vorhaben. Die Ergebnisse dieser Projektprüfungen werden voraussichtlich im Sommer 2014 vorliegen. Anschließend werden die nach diesem Prüfschritt verbleibenden Projekte auf Grundlage des BVWP-Bewertungsverfahrens beurteilt.

Bei der Schiene ist der Anmeldeprozess ebenfalls abgeschlossen. Gegenwärtig findet ein Prozess der Projektaufbereitung mit Nachfragen, Detaillierungen, möglichen Projektmodifikationen und Konsolidierungen etc. statt. Danach wird unter der Beteiligung eines Fachgutachters ein erster Bewertungsschritt durchgeführt, mit dem geprüft wird, ob ein Projekt überhaupt die Schwelle der volkswirtschaftlichen Rentabilität erreichen kann und einer vollständigen Bewertung im Rahmen des BVWP unterzogen wird. Ergebnisse dieser Vorbewertung werden voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2014 vorliegen. Anschließend finden eine Trassen- und Kostenplausibilisierung aller für eine Bewertung in der Bundesverkehrswegeplanung vorgesehenen Projekte sowie die eigentlichen Projektbewertungen statt.

13. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Straßenprojekte bzw. entsprechende Alternativen, die von Dritten in den Ländern eingebracht wurden, im weiteren Verfahren gleichberechtigt behandelt werden?

Das BMVI wird – nach Abschluss und Prüfung der Anmeldungen – mit den Straßenbauverwaltungen der Länder Gespräche führen, in denen auch nicht angemeldete Projekte und Alternativen thematisiert werden. Danach wird zu entscheiden sein, ob weitere Projekte zu bewerten sind.

14. Anhand welcher Maßstäbe will die Bundesregierung einschätzen, dass in den Bundesländern tatsächlich, wie von der Bundesregierung gefordert, eine „intensive Auseinandersetzung mit alternativen Lösungsmöglichkeiten“ erfolgte?

Für jedes erwogene Investitionsvorhaben der Bundesfernstraßen ist nachzuweisen, dass eine Alternativenprüfung erfolgt ist. Diese Alternativen müssen weitgehend vergleichbar das vorhandene verkehrliche Problem lösen oder mindern und dürfen wirtschaftlich nicht wesentlich ungünstiger sein.

15. Wann wird die Bundesregierung alle angemeldeten Projekte veröffentlichen (bitte mit Begründung)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

16. Warum hat die Bundesregierung den Bundesländern – vor dem Hintergrund, dass diese in Auftragsverwaltung tätig sind – keine verbindlichen Vorgaben für die Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Projektanmeldung gemacht?

Die Projektvorschläge der Anmelder sowie des BMVI werden nach Konsolidierung im Internet veröffentlicht. Auf diese Weise wird bereits früh im Prozess darüber informiert, welche Projektideen im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes geprüft werden. Auch seitens vieler Bundesländer wurde die Öffentlichkeit zur Projektanmeldung beteiligt. Insbesondere aufgrund der Unterschiede zwischen den Verwaltungsstrukturen und der Größe der einzelnen Länder wurde auf verbindliche Vorgaben zur Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung verzichtet.

17. Wann werden jeweils die auf der Internetseite des BMVI (www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-methodische-weiterentwicklung-und-forschungsvorhaben.html?nn=35978) alle als bis Herbst oder Ende 2013 laufend bezeichneten sechs Forschungsvorhaben, deren Ergebnisse aber derzeit Anfang 2014 nach Informationen der Fragesteller noch nicht veröffentlicht wurden, einerseits abgeschlossen und andererseits veröffentlicht, und worin ist jeweils die Verzögerung begründet?

Die Forschungsprojekte zum BVWP-Bewertungsverfahren werden im Frühjahr 2014 abgeschlossen und auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht. Die Verzögerungen sind auf die Komplexität der methodischen Weiterentwicklungen und die inhaltlichen Interdependenzen zwischen den Forschungsprojekten zurückzuführen. Hieraus resultieren Abstimmungserfordernisse, die zu Beginn der Arbeiten nicht vorhergesehen werden konnten.

Verkehrsprognose 2030

18. Warum wurden die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 nicht wie angekündigt (siehe Ausschussdrucksache des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der 17. Wahlperiode des Deutschen Bundestages 17(15)507) Ende 2013 veröffentlicht, und wann wird diese Veröffentlichung erfolgen?
19. Wann wird die „ausführliche Herleitung und Erläuterung der getroffenen Annahmen“ zur Untersuchung über „Sozio-ökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose“, wie in der zusammenfassenden Darstellung (siehe Ausschussdrucksache des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der 17. Wahlperiode des Deutschen Bundestages 17(15)400, Seite 1) angekündigt, veröffentlicht?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zeitliche Verzögerung der Veröffentlichung der Prognoseergebnisse ist insbesondere darauf zurück zu führen, dass die erst im Mai 2013 zugänglichen Ergebnisse des Zensus 2011 im laufenden Verfahren berücksichtigt werden mussten. Entsprechend dem jetzt erreichten Bearbeitungsstand werden die Gesamtergebnisse der Prognose voraussichtlich im Frühjahr 2014 vorgestellt und veröffentlicht werden können. Dazu gehört auch die weitere Dokumentation der sozio-ökonomischen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen als Teil der abschließenden Berichtslegung.

20. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Forschungsprojektes „Renewability II: Szenario für einen anspruchsvollen Klimaschutzbeitrag des Verkehrs“ (siehe Ausschussdrucksache des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der 17. Wahlperiode des Deutschen Bundestages 17(15)485), dass im Klimaschutzszenario mit deutlich ambitionierteren Maßnahmen die Treibhausgasemissionen von 2005 bis 2030 um 37 Prozent reduziert werden können bei gleichzeitiger Stärkung der deutschen Wirtschaftskraft und Stabilisierung des Staatshaushalts?
21. Warum hat die Bundesregierung für den Bundesverkehrswegeplan kein Szenario untersuchen lassen, das wie dieses Forschungsprojekt die Einhaltung klimapolitischer Ziele als Grundlage für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 ansieht?

Die Fragen 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

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.

Die Verkehrsprognose 2030 wird eine Prognose der Endenergieverbrauchsentwicklung der einzelnen Verkehrsträger enthalten. Allerdings ist die Verkehrsprognose nicht als Zielprognose konzipiert, sondern soll die Verkehrsnachfrage möglichst realitätsnah unter den gegebenen Rahmenbedingungen für das Jahr 2030 abbilden. Daraus lässt sich dann ggf. weitergehender verkehrspolitischer Handlungsbedarf als Beitrag zur Erreichung der klimapolitischen Ziele ableiten.

22. Hält die Bundesregierung die für die Verkehrsprognose 2030 getroffenen Annahmen zur wirtschaftlichen Entwicklung in Europa, die bis zum Jahr 2030 mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 1,38 Prozent über dem Deutschlands mit 1,14 Prozent liegen soll, angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung Europas in den letzten Jahren weiterhin für plausibel (bitte mit Begründung)?
23. Werden die Auswirkungen der aktuellen wirtschaftlichen Krisen insbesondere in Südeuropa – so hat die Güterverkehrsleistung in Deutschland im Jahr 2012 trotz eines 0,7-Prozent-Wachstums des Bruttoinlandsproduktes (BIP) um 1,8 Prozent abgenommen – noch einbezogen?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält die getroffenen Annahmen der Verkehrsprognose 2030 zur wirtschaftlichen Entwicklung auch vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen für plausibel. Bei der Verkehrsprognose und den Prognosen der Strukturdaten handelt es sich um Punktprognosen für das Jahr 2030, die nicht von einer konstanten Entwicklung zwischen Basisjahr und Prognosejahr ausgehen. Die grundlegenden wirtschaftlichen Herausforderungen in Europa waren zu Beginn der Prognosearbeiten bekannt und sind in die Betrachtung eingeflossen. Kurzfristige Entwicklungen, wie etwa die Entwicklung der Verkehrsleistung im Jahr 2012, eignen sich aus methodischer Sicht nicht als belastbarer Ansatzpunkt bei der Prognose der Verkehrsentwicklung für das Jahr 2030.

24. Werden die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbarten Maßnahmen zur Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und die Einführung einer Pkw-Maut für Ausländer in der Verkehrsprognose berücksichtigt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie?

Vorbemerkung: Die Prognosemodelle arbeiten mit generalisierten Nutzerkostenentwicklungen für die jeweiligen Verkehrsbereiche. Erfasst wird hier die durchschnittliche jährliche (reale) Änderungsrate bis 2030 der für die Nutzer relevanten Kostensteigerungen in pauschalierter Form. Entscheidend ist, dass die jeweiligen generalisierten Nutzerkostenentwicklungen den langfristigen Trend bis 2030 möglichst realitätsnah abbilden. Dieser Ansatz ist insoweit robust gegenüber den Ausprägungen einzelner verkehrspolitischer Maßnahmen.

Die im Koalitionsvertrag getroffenen Vereinbarungen zur Pkw- und Lkw-Maut erfordern keine Anpassungen der Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose. Für die Lkw-Maut wurde in der Prognose eine reale Konstanz angenommen. Eine jährliche nominale Erhöhung ist damit zulässig und impliziert. Ob dies im langfristigen Zeitverlauf bis zum Jahr 2030 über Mauterhöhungen oder über Ausweitungen der Maut – wie im Koalitionsvertrag vorgesehen – geschieht, ist für die Prognose von untergeordneter Bedeutung. Mit Blick auf die beabsichtigte Pkw-Maut sieht der Koalitionsvertrag vor, Halter von im Inland zugelassenen Fahrzeugen nicht höher als bisher zu belasten. Für die weit überwiegende Zahl der Verkehre ergibt sich daher keine veränderte Kostenbasis und damit kein Anpassungsbedarf im Rahmen der Prognose.

25. Aufgrund welcher Annahmen gehen die Gutachter davon aus, dass das Trassenpreissystem für die Schieneninfrastruktur sich real konstant entwickeln wird, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die durchschnittliche Steigerung in den letzten Jahren bei etwa 2 Prozent lag (BAYERNKURIER vom 18. Januar 2014 „Bunter und besser“)?
26. Welche konkreten Maßnahmen soll diese Änderung des Trends steigender Trassenpreise bewirken?
27. Welchen konkreten Maßnahmen sollen dem Effekt entgegenwirken, dass die Produktivitätsfortschritte im Luftverkehr die kostensteigernden Faktoren übertreffen, ohne die es somit zu sinkenden Flugpreisen kommen würde?

Die Fragen 25 bis 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zunächst wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zu der Antwort zu Frage 24 verwiesen.

Im Rahmen der Nutzerkostenermittlungen wurden innerhalb des Spektrums der realistischen Erwartungen jeweils diejenigen Ausprägungen ausgewählt, die den umwelt- und energiepolitischen Erfordernissen am ehesten Rechnung tragen. Deshalb wurden die Annahmen für die umweltverträglicheren Verkehrsträger (Schienenverkehr, öffentlicher Straßenpersonenverkehr und Binnenschifffahrt) am unteren Rand und für die weniger umweltverträglichen Verkehrsträger (Pkw-, Lkw- und Luftverkehr) am oberen Rand der jeweils erwartbaren Bandbreite gesetzt.

Für die Trassenpreise wurde im Rahmen der Prognose eine reale Konstanz unterstellt. Eine nominale Steigerung der Trassenpreise von durchschnittlich 2 Prozent pro Jahr ist demnach impliziert. Es wird somit unterstellt, dass es zu

Effizienzsteigerungen bei Angebot und Nutzung der Schienenwege kommen wird. Konkrete Maßnahmen wurden im Rahmen der Verkehrsprognose nicht unterstellt. Auch im Luftverkehrssektor gilt, dass die Festlegung der Annahmen zu den Nutzerkosten unabhängig von möglichen Einzelmaßnahmen erfolgt.