

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Harald Ebner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Klimaschutzziele im Bundesverkehrswegeplan**

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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)?
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?

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?
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)?
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?

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?
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?
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)?
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?  
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?
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?  
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?

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?

Berlin, den 12. April 2016

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**