

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Steffi Lemke, Peter Meiwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/9229 –

Verfehlung der Umwelt- und Naturschutzziele des neuen Bundesverkehrswegeplans

Vorbemerkung der Fragesteller

Bereits vor Veröffentlichung kritisierte das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) scharf und urteilte, dass dieser wesentliche Umwelt-, Naturschutz- und Klimaschutzanforderungen noch nicht erfülle. Medienberichten zufolge warf das BMUB dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt „Trickserei“ und „Klüngelwirtschaft“ vor (www.rp-online.de/politik/deutschland/bundesverkehrswegeplan-barbara-hendricks-wirft-alexander-dobrindt-trickserei-vor-aid-1.5840810). Das Umweltbundesamt (UBA) stellte fest, dass der BVWP-Entwurf elf von zwölf eigenen Umweltzielen verfehlt (www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene).

In der Grundkonzeption wurden Ziele, wie z. B. die Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger oder die „Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume“ bestimmt, jedoch schon im Entwurf nicht mehr mit Maßnahmen hinterlegt. Im zentralen Bewertungselement, der Nutzen-Kosten-Analyse, wird nur ein Teil der Umweltkosten berücksichtigt. Sogenannte nicht monetarisierte Umweltkosten lassen keinen Einfluss auf die Dringlichkeitseinstufung erkennen. Maximalwerte für den Flächenverbrauch oder zum Schutz von Naturschutzgebieten wurden nicht festgelegt.

Aus Sicht der Fragesteller widerspricht der Entwurf den Zielen für den Klima-, Umwelt- und Naturschutz: Die bisherige Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung sah den Anteil des Schienengüterverkehrs bis zum Jahr 2015 bei 25 Prozent – der BVWP-Entwurf geht bis zum Jahr 2030 nur noch von 18,4 Prozent aus. Die Begrenzung des Flächenverbrauchs auf 30 ha pro Tag, wird mit dem BVWP ebenfalls verfehlt. Laut UBA wird das Flächenbudget um rund 50 Prozent überschritten (UBA 2016: Stellungnahme zum Entwurf des BVWP 2030, Seite 3). Bei Umsetzung des Plans wäre eine erhebliche Beeinträchtigung bei mindestens 246 EU-Schutzgebieten (Natura 2000) wahrscheinlich. Für 666 lässt sich eine erhebliche Beeinträchtigung nicht ausschließen. Mehr als 106 000 ha unzerschnittene verkehrsarme Räume würden zertrennt

und zahlreiche Wasserschutz- und Überschwemmungsgebiete durchfahren (BVWP-Umweltbericht, Seiten 162 bis 163).

Vor diesem Hintergrund wirft der BVWP-Entwurf zahlreiche Fragen auf.

1. Für welche der Natura-2000-Gebiete in Deutschland ist eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Umsetzung der Vorhaben im Vordringlichen Bedarf des Entwurfs des neuen BVWP wahrscheinlich und für welche ist diese nicht auszuschließen (bitte einzeln angeben für den Vordringlichen Bedarf, Weiteren Bedarf mit Planungsrecht und Weiteren Bedarf unter Angabe des jeweiligen Erhaltungsziels und Schutzzwecks sowie der jeweils zu erwartenden Auswirkungen)?

Die Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030, bei denen nach Umsetzung eine Beeinträchtigung von Natura-2000-Gebieten „nicht ausgeschlossen“ bzw. „wahrscheinlich ist“ sowie ihre jeweilige Dringlichkeitskategorie können den entsprechenden beiden Spalten der Anlagen 1 bis 3 des Umweltberichts (S. 207 ff) entnommen werden. Die jeweils betroffenen Gebiete können mittels der Projektnummer in der im Dossier enthaltenen Karte im Projektinformationssystem (PRINS) unter www.bvwp-projekte.de/ eingesehen werden.

2. a) Bei wie vielen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs bzw. des Weiteren Bedarfs im Entwurf des BVWP wurde jeweils eine „hohe“ Umweltbetroffenheit festgestellt (bitte nach Dringlichkeitseinstufung aufschlüsseln)?
- b) Bei welchen Vorhaben im Entwurf des BVWP führte jeweils eine als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit zu einer niedrigeren Dringlichkeitseinstufung?
- c) Bei welchen Neubauvorhaben im Entwurf des BVWP führte jeweils eine als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit zu der Wahl einer Projektalternative?

Die Priorisierungsmethodik berücksichtigt die Ergebnisse aller Bewertungsmodule, auch die Umweltbewertung. So kann ein Projekt nicht in den VB-E eingestuft werden, wenn eine hohe Umweltbetroffenheit vorliegt. Auf der Ebene des BVWP auffälligen Umweltbetroffenheiten ist bei der späteren Detailplanung Rechnung zu tragen, z. B. durch Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder Kompensation nachteiliger Umweltauswirkungen. Im BVWP wird lediglich der grundsätzliche Bedarf für ein Projekt festgestellt.

Die Projekte des BVWP 2030 mit einer hohen Umweltbetroffenheit sind in den nachfolgenden Tabellen aufgeführt.

Projekte des BVWP 2030 – Teil Bundesfernstraßen mit hoher Umweltbetroffenheit

Lfd. Nr.	Land	(Teil)Projekt nummer	Str. Nr.	Str. Nr.	Projekt		Dring- lichkeit
1	BB	A14-G20-ST- BB-T2-BB	A 014		Lgr. ST/BB	AS Karstädt	VB
2	BB	B96-G10-BB	B 096		Kreuz Oranienburg (A 10)	Lgr. BB/MV	VB
3	BB	B102-G10-BB	B 102		OU Premnitz		VB
4	BB	B167/B112- G40-BB-T8-	B 167		OU Finowfurt	und OU Eberswalde	VB
5	BB	B167-G30-BB- T2-BB	B 167		OU Liebenwalde		VB
6	BB	B189n-G30- MV-BB	B 189n		Mirow	AS Wittstock/Dosse (A 19)	VB
7	BW	A98-G110- RW-T1-BW	A 098		Rheinfelden - Tiengen	(1. Fahrbahn)	VB
8	BW	B10-G80-BW- T1-RW	B 010		Gingen-O	Geislingen-M	VB
9	BW	B10-G80-BW- T3-RW	B 010		OU Amstetten		VB
10	BW	B012-G10-BW	B 012		OU Großholzleute		VB
11	BW	B29a-G30-BW	B 029a		Unterkochen	Ebnat	VB
12	BW	B29n-G50- BW-BY	B 029n		Röttingen	Nördlingen	VB
13	BW	B31-G10-BW	B 031		Überlingen	Immenstaad	VB
14	BW	B31-G30-BW	B 031		Breisach	Freiburg	VB
15	BW	B292-G10-BW	B 292		OU Östringen		VB
16	BW	B312-G20-BW	B 312		Lichtenstein	Engstingen	VB
17	BW	B 27/B 314- G10-BW	B 314		Donaueschingen	Waldshut-Tiengen	VB
18	BW	B465-G10-BW	B 465		OU Owen		VB
19	BW	B523-G10-BW	B 523		OU Villingen- Schwenningen		VB
20	BY	A094-G040- BY	A 094		AK München-O	AS Pocking	VB
21	BY	B002-G095- BY	B 002		Augsburg - Donauwörth	Nürnberg	VB
22	BY	B002-G080- BY	B 002		Osttangente Augsburg		VB
23	BY	B008-G010- BY-T02-RY	B 008		OU Neustadt-Diebach		VB
24	BY	B015-G070- RY-T01-RY	B 015		O-OU Landshut (A 92 - B 299)		VB
25	BY	B019-G010- RY	B 019		OU Giebelstadt - Euerhausen		VB
26	BY	B026-G030- RY	B 026		OU Gemünden		VB
27	BY	B026-G044- RY-T01-RY	B 026n		AK Schweinfurt/Werneck (A 7)	Karlstadt	VB
28	BY	B173-G011- RY	B 173		Lichtenfels (A 73)	Zettlitz (B 289)	VB
29	BY	B279-G020- RY-T02-RY	B 279		OU Saal a. d. Saale		VB
30	BY	B299-G060- RY	B 299		OU Mühlhausen i. d. OPf.		VB
31	BY	B388-G020- RY	B 388		Ismaning	Taufkirchen	VB
32	BY	B388-G050- RY	B 388		N-OU Passau		VB
33	BY	B470-G030- RY	B 470		O-OU Forchheim		VB
34	HE	B062-G10-HE- T02-HF	B 062		OU Buchenau		VB
35	HE	B252-G10-HE- T02-HF	B 252		OU Twiste		VB
36	HE	B252-G20-HE- T02-HF	B 252		OU Ernsthausen		VB
37	HE	B253-G10-HE- T02-HF	B 253		OU Frohnhausen/ Wissenbach		VB
38	HE	B486-G20-HE	B 486		Mörfelden	OU Langen	VB
39	MV	B96_B104_B1 97-G20-MV	B 096		Weisdin	Warlin	VB

Lfd. Nr.	Land	(Teil)Projekt nummer	Str. Nr.	Str. Nr.	Projekt		Dring- lichkeit
40	MV	B104-G10-MV T3-MV	B 104		OU Schwerin		VB
41	MV	B104-G20-MV	B 104		OU Sternberg		VB
42	MV	B111-G10-MV	B 111		Lühmannsdorf	Wolgast	VB
43	MV	B189n-G30- MV-BB	B 189n		Mirow	AS Wittstock/Dosse (A 19)	VB
44	MV	B191_B321- G10-MV	B 191	B 321	OU Parchim		VB
45	NI	A20-G10-NI- SH	A 020		AD A28/A20 (Westerstede)	Hohenfelde (A 23) mit A 26	VB
46	NI	A33-G10-NI	A 033		Osnabrück/N (A 1)	Osnabrück/Belm	VB
47	NI	A39-G10-NI	A 039		AS Lüneburg-N (B 216)	AS Weyhausen (B 188)	VB
48	NI	B3-G30-NI	B 003		Ehlershausen	Groß Hehlen	VB
49	NI	B71-G50-NI	B 071		w Uelzen	B 4n	VB
50	NI	B74-G10-NI	B 074		OU Ritterhude		VB
51	NI	B210-G10-NI	B 210		AS Riepe (A 31)	n Aurich	VB
52	NI	B212-G21-NI- HB-T2-NI	B 212n		Harmenhausen (L 875)	Lgr. NI/HB	VB
53	NI	B213-G10-NI	B 213	E 233	AS Meppen (A 31)	AS Cloppenburg (A 1)	VB
54	NI	B238-G10- NW-NI-T4-NI	B 238		OU Steinbergen		VB
55	NI	B443-G20-NI	B 443		OU Koldingen		VB
56	NW	A001-G10- NW-RP-T02-	A 001		AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil NW)	VB
57	NW	A001-G10- NW-RP-T03-	A 001		AS Lommersdorf (L 115z)	AS Blankenheim (B 51)	VB
58	NW	A46-B7-G41- NW-T1-NW	A 046		AS Hemer (B 7)	AS Menden (B 515)	VB
59	NW	B1/B66-G20- NW	B 001	B 066	Horn/ Bad Meinberg	Bartrup	VB
60	NW	A46-B7-G41- NW-T2-NW	B 007		Menden	Wimbern	VB
61	NW	A46-B7-G41- NW-T3-NW	B 007		Wimbern	Arnsberg (OU Wickede)	VB
62	NW	B7-G30-NW	B 007		OU Warburg/Scherfede		VB
63	NW	B8-G10-NW	B 008		Dinslaken (A 59)	Wesel (B 58)	VB
64	NW	B8-G20-NW	B 008		OU Hennef/Uckerath		VB
65	NW	B56-G10-NW	B 056		Jülich	AS Düren (A 4)	VB
66	NW	B58-G10-NW	B 058	B 070	Alpen	Brünen	VB
67	NW	B64-B83-G90- NW	B 064		Brakel	Holzminden	VB
68	NW	B65-G10-NW- NI	B 065		Stirpe-Ölingen (B 51)	Bad Nenndorf (A 2)	VB
69	NW	B238-G10- NW-NI	B 238		Lemgo	Bad Eilsen (B 66 - A 2)	VB
70	NW	B474-G10- NW	B 474		AK Dortmund-NW (A 2)	Olfen (B 235)	VB
71	RP	A001-G10- NW-RP-T01-	A 001		AS Kellberg (B 410)	AS Adenau (L10)	VB
72	RP	A001-G10- NW-RP-T02-	A 001		AS Adenau (L10)	AS Lommersdorf (L115z) (Anteil RP)	VB
73	RP	B36/B293- G10-RP-BW-	B 036	B 293	Wörth am Rhein (B 9)	Karlsruhe	VB
74	RP	B266n-G22- RP	B 266n		Ahrquerung		VB
75	SH	B208-G20-SH	B 208		OU Ratzeburg		VB
76	SL	B268-G10-SL	B 268		OU Nunkirchen		VB
77	SN	B98-G10-SN	B 098		Riesa	A 13	VB

Lfd. Nr.	Land	(Teil)Projekt nummer	Str. Nr.	Str. Nr.	Projekt		Dring- lichkeit
78	SN	B156-G10-SN	B 156		OU Malschwitz/Niederzurig	(B 156 (Spree)) - Abzw. Briesing	VB
79	SN	B107/B174- G20-SN	B 174	B 107	Reitzenhain	AS Chemnitz-Ost	VB
80	ST	A14-G20-ST- BB-T1-ST	A 014		AS Dahlenwarsleben	Wittenberge (Lgr. ST/BB)	VB
81	ST	B87-G20-ST	B 087		Naumburg	Lgr. ST/TH	VB
82	ST	B181-G10-ST	B 181		OU Zöschen-Wallendorf	Merseburg	VB
83	ST	B187-G11-ST	B 187		OU Jessen	Mühlanger	VB
84	ST	B187-G21-ST	B 187		AS Coswig	Wittenberg	VB
85	TH	B7/B180-G10- TH-ST-SN	B 007	B 180	Frohburg (A 72)	Zeitz (A 9)	VB
86	TH	B19-G50-TH- T1-TH	B 019		OU Meiningen, 2. BA		VB
87	TH	B247-G10-NI- TH-T3-TH	B 247		Ferna	Teistungen	VB
88	BB	B87-G80-BB- T1-BB	B 087		OU Lübben		WB*
89	BW	A98-G110- BW-T2-BW	A 098		Rheinfelden - Tiengen	(2. Fahrbahn)	WB*
90	BW	B028-G20-BW	B 028		OU Blaubeuren/Gerhausen		WB*
91	BY	B002-G020- BY	B 002		Eschenlohe	Oberau-N	WB*
92	BY	B002-G080- BY-T04-BY	B 002		Kissing	Oberottmarshausen (B 17)	WB*
93	BY	B011-G030- BY-T01-BY	B 011		Deggendorf	Grafling	WB*
94	BY	B013-G020- BY	B 013		OU Oberickelsheim		WB*
95	BY	B013-G030- BY	B 013		OU Gollhofen/Uffenheim	und OU Rudolzhofen	WB*
96	BY	B013-G060- BY-T03-BY	B 013		OU Eichstätt		WB*
97	BY	B016-G051- BY-T02-BY	B 016		OU Neuburg-S	Oberhausen (Sehensand)	WB*
98	BY	B026-G044- BY-T02-BY	B 026n		Karlstadt	A 3	WB*
99	BY	B173-G040- BY	B 173		OU Unterrodach		WB*
100	BY	B026-G043- BY-T02-BY	B 276		Zubringer Lohr - (Variante)		WB*
101	BY	B279-G012- BY-T01-BY	B 279		OU Baunach (O)		WB*
102	BY	B279-G020- BY-T01-BY	B 279		Voccard	Ermershausen	WB*
103	BY	B285-G010- BY-T01-BY	B 285		OU Stockheim		WB*
104	BY	B303-G010- BY	B 303		AS Wasserlosen (A 7)	Schweinfurt	WB*
105	HB	B212-G21-NI- HB-T3-HB	B 212n		A 20 (n Rodenkirchen)	A 281	WB*
106	HE	B508-G20-HE	B 508n		Schameder	Frankenberg	WB*
107	NI	A21-G20-SH- NI-T3-SH-NI	A 021		AD Geesthacht (A 25)	AS Rönne	WB*
108	NI	B1-G10-NI- NW	B 001		Barntrup	w Elze (B 3)	WB*
109	NI	B1-G21-NI	B 001		w Elze (B 3)	Hildesheim - Himmelsthür	WB*
110	NI	B3/B240/B64- G10-NI-T4-NI	B 240		Fölziehausen	Eschershausen	WB*
111	NW	B56-G40-NW	B 056		Bonn/Hardtberg	Birlinghoven/Dambroich	WB*
112	NW	B508-G20-HE	B 508n		Schameder	Frankenberg	WB*
113	NW	B62/B508- G30-NW-T2-	B 508n		OU Kreuztal-Ferndorf		WB*
114	NW	B62/B508- G30-NW-T3-	B 508n		OU Hilchenbach		WB*
115	RP	B41n-G10-RP	B 041n		OU Niederbrombach - Oberbrombach	und Rötweiler	WB*

Lfd. Nr.	Land	(Teil)Projekt nummer	Str. Nr.	Str. Nr.	Projekt		Dring- lichkeit
116	RP	B414n-G10- RP	B 414n		OU Kirburg		WB*
117	SH	A21-G20-SH- NI-T2-SH	A 021		AK Schwarzenbek (A 24)	AD Geesthacht (A 25)	WB*
118	SH	A21-G20-SH- NI-T3-SH-NI	A 021		AD Geesthacht (A 25)	AS Rönne	WB*
119	SL	A001-G10-SL	A 001		A 1	A 623	WB*
120	SN	B87-G21-SN- BB	B 087n		Leipzig (A 14)	Löhsten (Lgr. SN/BB)	WB*
121	BB	B87/B101- G10-BB	B 087	B 101	OU Herzberg		WB
122	BB	B97-G20-BB	B 097		OU Cottbus (3. BA)		WB
123	BB	B167/B112- G40-BB-T7- B026-G020- BY	B 167		OU Hohenfinow	und OU Falkenberg	WB
124	BY	B047-G010- BY	B 047		OU Schneeberg		WB
126	BY	B085-G010- BY-T02-BY	B 085		OU Stockheim/Gundelsdorf		WB
127	BY	B131-G010- BY	B 131n	A 009	A 9	Gunzenhausen	WB
128	BY	B279-G012- BY-T02-BY	B 279		OU Reckendorf		WB
129	BY	B285-G010- BY-T02-BY	B 285		OU Ostheim		WB
130	BY	B303-G031- BY-T02-BY	B 303		OU Zaubach		WB
131	BY	B466-G020- BY-T04-BY	B 466		OU Oettingen		WB
132	BY	B470-G010- BY	B 470		Rothenburg (A 7)	Höchststadt/B 505 Bamberg	WB
133	HE	A4-G10-HE- TH	A 004		AD Kirchheim	AD A 4/A 44	WB
134	HE	B451-G10-HE	B 451		OU Witzenhhausen		WB
135	HE	B454-G20-HE	B 454		OU Neukirchen / Asterode		WB
136	HE	B489-G10-HE	B 489		Hungen	AS Wölfersheim	WB
137	MV	B192-G10-MV	B 192		OU Goldberg		WB
138	NI	B64-G30-NI	B 064		OU Mainzholzen		WB
139	NI	B71-G40-NI	B 071		OU Munster		WB
140	NI	B188-G10-NI	B 188		Schillerslage (B 3)	AS Weyhausen (A 39)	WB
141	NI	B188-G20-NI- T2-NI	B 188		OU Vorsfelde		WB
142	NI	B209-G10-NI	B 209		OU Rethem		WB
143	NI	B214-G50-NI- T6-NI	B 214		OU Schwarmstedt		WB
144	NI	B240-G10-NI	B 240		OU Halle		WB
145	NI	B243-G30-NI- TH-T1-NI	B 243		OU Herzberg		WB
146	NW	B7/B480-G10- NW-T2-NW	B 480		OU Brilon/Alme		WB
147	RP	B255n-G11- RP	B 255n		OU Rothenbach	und OU Langenhahn	WB
148	RP	B269n-G11- RP	B 269n		OU Birkenfeld		WB
149	RP	B414n-G20- RP	B 414n		OU Nister-Möhrendorf		WB
150	RP	B427n-G10- RP	B 427n		OU Hinterweidenthal		WB
151	SN	B101-G20-SN	B 101		Scheibenberg	Annaberg-Buchholz	WB
152	ST	B27-G10-ST	B 027		TOU Hüttenrode		WB
153	ST	B81-G20-ST	B 081		Halberstadt	AS Heimburg (B 6n)	WB

Lfd. Nr.	Land	(Teil)Projekt nummer	Str. Nr.	Str. Nr.	Projekt		Dring- lichkeit
154	ST	B180-G30-ST	B 180		OU Naumburg		WB
155	ST	B187a-G10-ST	B 187a		OU Aken (mit Elbquerung)		WB
156	ST	B190n-G10- ST-NI-T1-ST	B 190n		LGr. ST/NI	A 14	WB
157	TH	B4-G10-TH-T1- TH	B 004		OU Ilfeld		WB
158	TH	B19-G40-TH- T2-TH	B 019		Wilhelmsthal	Eisenach	WB
159	TH	B19-G40-TH- T4-TH	B 019	B 088	Wutha-Farnroda		WB
160	TH	B62-G10-TH	B 062		OU Zella-Mehlis		WB
161	TH	B85-G30-TH	B 085		OU Bad Berka		WB
162	TH	B87n-G20-TH	B 087n		Meiningen	Lgr. TH/HE (bzw. B 278)	WB
163	TH	B88-G80-TH	B 088		OU Gehren	Pennewitz	WB

Projekte des BVWP 2030 – Teil Bundesschienenwege mit hoher Umweltbetroffenheit

Lfd. Nr.	ProjektNr.	Name	Dringlichkeits- einstufung
1	2-002-V02	ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda - Erfurt	VB
2	2-003-V01	ABS/NBS Hamburg / Bremerhaven – Hannover (Y-Trasse)	VB
3	2-004-V03	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I	VB
4	2-005-V01	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Antragstrasse)	VB
5	Abschätzung für 2-009-V03	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)	VB
6	2-010-V02	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	VB
7	2-011-V01	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)	VB
8	2-016-V01	ABS/NBS Hannover – Bielefeld	VB

Projekte des BVWP 2030 – Teil Bundeswasserstraßen mit hoher Umweltbetroffenheit

Lfd. Nr.	ProjektNr.	Name	Dringlichkeits- einstufung
1	W06	Vertiefung der Außenems	VB
2	W31	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A)	VB
3	W33	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	VB
4	W37	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße	VB

3. Inwiefern ist es zutreffend, dass sich die Bundesregierung bei der Prüfung von Projektalternativen, insbesondere bei Umweltkonflikten, ausschließlich auf die Anmeldung durch die Bundesländer verlassen hat?
- a) Bei welchen Neubauvorhaben hat die Bundesregierung die Länder im Nachgang der Projektanmeldung aufgrund von Umweltkonflikten aufgefordert, Ausbaualternativen nachzumelden?
- b) Wurde die „strukturierte Alternativenprüfung“, zu der die Länder im Zuge der Anmeldung von Straßenprojekten verpflichtet waren (vgl. Grundkonzeption für den BVWP 2015, Seite 59) aus Sicht der Bundesregierung zufriedenstellend durchgeführt?

Wenn ja, in welchen Fällen wurde eine entsprechende Alternative zu einem Straßenprojekt ausgewählt?

Wenn nein, was hat die Bundesregierung unternommen, um die Alternativenprüfung im Sinne der Grundkonzeption (Seiten 58 bis 59) zu gewährleisten?

Die Fragen 3 bis 3b werden gemeinsam beantwortet.

Bei Straßenprojekten erfolgte eine vorhabenbezogene Alternativenprüfung vor der Projektanmeldung durch die Länder. 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. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im BVWP nur vernünftige Alternativen (vgl. §19b UVPG) zu prüfen waren. Unrealistische Varianten oder Projektalternativen, deren Realisierung unverhältnismäßig aufwendig wäre, können bei der Alternativenprüfung dagegen außer Betracht bleiben. Die Ergebnisse können den Projektdossiers entnommen werden.

4. Inwiefern stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass u. a. aufgrund der unvollständigen Monetarisierung der Umweltkosten und der daraus folgenden unvollständigen Integration der selbigen in die Nutzen-Kosten-Analyse, die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt bei der Dringlichkeitseinstufung nicht vollständig berücksichtigt werden?

Eine weitergehende Monetarisierung von Umweltwirkungen ist im Grundsatz denkbar und wurde im FE-Vorhaben 960974/2011 „Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der NKA im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung“ geprüft. Allerdings gibt es hierfür keine eingeführte und für den Zweck des BVWP erprobte Methodik. Die Gutachter kommen jedoch zu der Erkenntnis, dass die bisher vorliegenden Methoden auf eine sehr geringe Anzahl der sicher zu monetarisierenden Effekte hinweisen. Sofern das Umwelt- und Naturschutzrecht Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorschreibt, schlagen sich diese in den Kosten der Maßnahme und damit direkt im Nutzen-Kosten-Verhältnis nieder.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass den nicht-monetarisierten Umweltwirkungen kein Wert zugeschrieben wird, denn es erfolgt eine fachliche Bewertung anhand von qualitativen rangskalierten Wertstufen („hohe/mittlere/geringe Umweltbetroffenheit“). Zudem ist es nicht sinnvoll, alle Umweltwirkungen vollständig zu monetarisieren. Die Bewertung berücksichtigt bspw. auch, inwieweit Umweltkonflikte zu erwarten sind, die auf nachfolgenden Planungsebenen zu einem ernsthaften Zulassungshindernis werden können. Dies lässt sich kaum monetarisierten und nicht ohne weiteres mit anderen Wirkungen „verrechnen“.

5. Inwiefern trägt der Entwurf für den neuen BVWP zu dem übergeordneten Ziel des BVWP bei, die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft zu begrenzen (voraussichtliche bzw. geplante Inanspruchnahme in ha/Tag)?

Durch die VB und VB-E-Projekte des beschlossenen BVWP 2030 wird insgesamt eine zusätzliche Inanspruchnahme von 16 299 Hektar verursacht. Bezogen auf die Gültigkeitsdauer des BVWP ergibt sich eine zu erwartende Flächenneuanspruchnahme durch die BVWP-Verkehrsprojekte von 2,98 Hektar/Tag.

6. a) Wieso hat die Bundesregierung für den BVWP keine bindenden maximalen Flächenverbrauchsziele aufgestellt, wie es der Sachverständigenrat für Umweltfragen im Umweltgutachten 2016 (Bundestagsdrucksache 18/8500) empfohlen hat?

Ziel des BVWP 2030 ist es, Verkehrsengpässe zu beseitigen und den Verkehrsfluss zu verbessern. In Bezug auf den Flächenverbrauch gibt es für den BVWP 2030 keine verbindlichen Auflagen. Die Anforderungen des Umwelt-, Klima- und Naturschutzes sind zu beachten. Die Bundesregierung in ihrer Gesamtheit hat sich in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel gesetzt, den Flächenverbrauch bis 2020 auf maximal 30 Hektar pro Tag zu begrenzen. Dem ist auch die Verkehrswegeplanung verpflichtet.

- b) Beabsichtigt die Bundesregierung im Zuge der Überarbeitung des Entwurfs für den neuen BVWP nachträglich ein maximales Flächenverbrauchsziel einzuarbeiten?

Wenn ja, welches?

Wenn nein, warum nicht?

Das Bundeskabinett hat den Entwurf des BVWP 2030 am 3. August 2016 beschlossen, in dem kein maximales Flächenverbrauchsziel enthalten ist.

7. a) Wieso wurde das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie, die Inanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche dauerhaft auf maximal 30 ha pro Tag zu reduzieren, nicht in die Einzelprojektbewertung und Dringlichkeitseinstufung der einzelnen Vorhaben im Rahmen der Aufstellung des BVWP integriert?

Die Flächeninanspruchnahme wurde als Kriterium für die Projektpriorisierung nicht angewandt. Die Flächeninanspruchnahme wird im Umweltbericht gesamtplanbezogen dargestellt und bewertet. In der Projektbewertung liegt demgegenüber der Schwerpunkt auf denjenigen Kriterien, die besondere Raumqualitäten beschreiben.

- b) Welchen Beitrag leistet der BVWP zur Einhaltung dieses Ziels aus Sicht der Bundesregierung?
- c) Ist das Ziel aus Sicht der Bundesregierung mit der Umsetzung des vorliegenden Entwurfs zu erreichen?
- d) Wenn ja, wie, und mit welchen anderen Maßnahmen?
- e) Wenn nein, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
- f) Wenn nein, hat die Bundesregierung das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie in Bezug auf den Flaschenverbrauch aufgegeben?
- g) Inwiefern gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, den BVWP-Entwurf umzusetzen und die Flächeninanspruchnahme in anderen Bereichen stärker zu begrenzen, um das 30-ha-Ziel in der Summe dennoch zu erreichen?

Die Frage 7b bis 7g werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

- 8. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des UBA, dass bei mindestens 33 Straßenprojekten eine unrealistisch niedrige Flächeninanspruchnahme festgestellt wurde?
- b) Hat die Bundesregierung Straßenprojekte im BVWP-Entwurf identifiziert, bei denen der Flächenverbrauch zu niedrig angesetzt wurde, und wenn ja, welche?

Aufgrund eines technischen Übertragungsfehlers wurde im extern erstellten Umweltbericht für einen Teil der insgesamt etwa 2 000 bewerteten Projekte bzw. Teilprojekte eine fehlerhafte Flächeninanspruchnahmen im Umweltbericht ausgewiesen. Die folgende Tabelle benennt die betroffenen Straßenprojekte und den jeweiligen Fehler:

		Fehler	Korrektur		
TeilproNr	Trassenlänge	2.5_Fläche	2.5_Fläche	Differenz	Dringlichkeit
	Zahl (km)	Zahl	Zahl		
	GIS	absolut in ha	absolut in ha		
B462-G30-BW	3,5	0,3	2,4	2,1	VB
A46-B7-G41-NW-T1-NW	8,0	1,1	38,4	37,3	VB
A46-B7-G41-NW-T2-NW	6,7	0,9	25,5	24,6	VB
A46-B7-G41-NW-T3-NW	5,4	0,3	20,9	20,6	VB
A860/B31-G20-BW-T2-BW	3,1	0,1	2,4	2,3	VB
B002-G095-BY	11,5	2,6	41,7	39,1	VB
B101-G60-SN-T3-SN	16,4	0,4	54,0	53,6	VB
B107/B174-G20-SN	16,9	5,8	68,3	62,5	VB
B173-G530-BY	3,5	0,7	12,0	11,3	VB
B187-G21-ST	23,7	0,5	76,0	75,6	VB
B214-G70-NI	2,0	1,8	5,2	3,5	VB
B254-G40-HE-T2-HE	4,5	0,3	13,7	13,4	VB

		Fehler	Korrektur		
TeilproNr	Trassenlänge	2.5_Fläche	2.5_Fläche	Differenz	Dringlichkeit
	Zahl (km)	Zahl	Zahl		
	GIS	absolut in ha	absolut in ha		
B254-G40-HE-T3-HE	3,5	0,3	11,3	11,0	VB
B271n-G20-RP	6,9	2,1	16,6	14,5	VB
B31-G10-BW	26,9	65,8	111,1	45,3	VB
B465-G40-BW	1,6	0,1	5,3	5,2	VB
B51-G50-NW	5,6	3,6	13,9	10,3	VB
B66-G40-NW	7,2	0,1	25,6	25,5	VB
B7-G30-NW	4,6	0,2	14,6	14,4	VB
A1-G120-NW-T1-NW	10,7	0,1	15,9	15,8	VB-E
A42-G30-NW	13,4	20,2	22,9	2,7	VB-E
A59-G80-NW	14,9	16,0	23,2	7,2	VB-E
B3-G10-BW	5,5	0,4	15,1	14,7	WB
A003-G20-HE	53,9	0,5	105,1	104,6	WB
A4-G70-NW-T1-NW	10,1	0,1	15,1	15,0	WB
A7-G40-HE	5,5	0,2	9,2	9,0	WB
A860/B31-G20-BW-T5-BW	4,0	1,2	6,5	5,2	WB
B101-G60-SN-T1-SN	6,1	0,2	15,4	15,1	WB
B101-G60-SN-T2-SN	0,9	0,9	2,8	1,9	WB
B104-G30-MV-N	5,2	0,4	13,9	13,5	WB
B33-G51-BW	2,7	1,5	2,5	0,9	WB
B54/417-G30-HE-RP-T01-HE	1,7	4,2	6,5	2,3	WB
B54/417-G30-HE-RP-T03-RP	2,4	0,3	5,7	5,5	WB
B55-G30-NW	12,0	16,4	38,6	22,2	WB
B87n-G20-TH	19,4	43,7	75,6	31,9	WB
B031-G010-BY	7,5	0,1	14,2	14,1	WB*
A006-G015-BY	74,7	17,0	116,7	99,7	WB*
A061-G80-NW	24,0	0,1	36,0	35,9	WB*
B101-G60-SN-T4-SN	7,2	0,4	17,0	16,6	WB*
B56-G40-NW	11,7	0,4	26,5	26,1	WB*

Der Fehler wirkt sich jedoch nicht auf die Projektbewertung und damit auch nicht auf die Bedarfseinstufung aus.

9. Inwiefern gilt für die Bundesregierung die Aussage von Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit Dr. Barbara Hendricks, dass, wenn irgendwo etwas versiegelt würde, im selben Umfang auch entsiegelt werden müsste (www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/2755968/ZDF-heute-journal-vom-05.-Juni-2016?bc=nrt;nrg&gs=nrg228)?

Die Aussage von der Bundesministerin Dr. Barbara Hendricks in der ZDF-Sendung „heute-journal“ vom 5. Juni 2016 gibt die im Bundesnaturschutzgesetz verankerte Rechtslage wieder.

Im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist seit langem verankert, dass unvermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes auszugleichen oder zu ersetzen sind (vgl. § 15 Absatz 2 Satz 1 bis 3). Zu Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes durch Verkehrswegebau gehören, neben dem Flächenverbrauch und der Zerschneidungswirkung von Habitaten und Landschaften auf unbesiedelten Freiflächen, in der Regel auch die Verluste der natürlichen Bodenfunktionen durch Bodenversiegelung. Diese Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sind bezogen auf die jeweils erheblich beeinträchtigte Funktion in geeigneter Art und Weise gleichartig auszugleichen oder gleichwertig zu ersetzen.

Um darauf hinzuwirken, dass bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen besonders wertvolle Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen und darüber hinaus Freiflächen geschont werden, wurde in der Novelle vom 29. Juli 2009 in § 15 Absatz 3 BNatSchG festgelegt, dass „... vorrangig zu prüfen [ist], ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung [...] erbracht werden kann.“

Dies entspricht der Auffassung der Bundesregierung.

10. Um wie viel Fläche verringert sich der Anteil unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR > 100 km² nach dem Bundesamt für Naturschutz) durch die Umsetzung aller Vorhaben des BVWP-Entwurfs (bitte nach Bundesländern sowie Vordringlichem Bedarf, Weiterem Bedarf mit Planungsrecht, Weiterem Bedarf und Potentiellem Bedarf aufschlüsseln)?

Der Umweltbericht zum BVWP-Entwurf trifft die Aussage zum Verlust durch Vorhaben VB, VB-E in der Summe 85 293,2 ha bzw. 853 qkm (S. 145 ff.):

2.8	Zerschneidung von Unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen (UZVR)	85293,2	Fläche [ha]
-----	----------------------------------------------------------------	---------	-------------

Insgesamt existieren in Deutschland 8 244 536 ha UZVR > 100 qkm. Durch die Verkehrsprojekte mit VB/VB-E verkleinert sich der derzeitige Flächenumfang der UZVR-Flächen um mindestens 1,0 Prozent.

Der Umweltbericht zum BVWP-Entwurf trifft die Aussage zum Verlust durch Vorhaben WB, WB* ebenfalls in der Summe 20 739,6 ha bzw. rd. 207 qkm (S. 160 ff.).

2.8	Zerschneidung von Unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen (UZVR)	20.739,6	Fläche [ha]
-----	----------------------------------------------------------------	----------	-------------

11. a) Wieso wird die im Umweltbericht festgestellte Zunahme der Luftschadstoffemissionen durch die Umsetzung der Vorhaben im Vordringlichen Bedarf mit einem positiven Umweltnutzen bewertet (BVWP-Umweltbericht, Seite 145)?

In der Nutzen-Kosten-Analyse werden die Nutzen eines Projektes für jedes Jahr der Projektlebensdauer ermittelt. Die Nutzensumme ergibt sich somit aus der Aufsummierung der Nutzen der einzelnen Jahre der Projektlebensdauer. Daraus lässt sich auch ein Nutzen pro Jahr errechnen, der bei der Straße über alle Projekte bei den Luftschadstoff-Emissionen im Durchschnitt negativ ist und bei der Schiene und Wasserstraße positiv. Aufgrund der durchschnittlich höheren Projektlebensdauer von Schienen- und Wasserstraßenprojekten werden durch die höhere Anzahl an Jahren mit positiven Nutzenwirkungen die negativen Nutzenwirkungen durch Luftschadstoff-Emissionen bei der Straße überkompensiert.

- b) Inwiefern trägt der BVWP-Entwurf aus Sicht der Bundesregierung dazu bei, das übergeordnete Ziel „Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen“ zu erreichen?

Aspekte des Klima- und Umweltschutzes werden in den Projektbewertungen des BVWP abgebildet und bei der gewählten Mittelverteilung auf die Verkehrsträger berücksichtigt. Die Überkompensation der negativen Umwelteffekte des Straßenbaus durch die positiven Minderungsbeiträge aus den Schienen- und Wasserstraßenprojekten bewirkt insgesamt sowohl im Bereich der CO₂-Emissionen als auch bei den Luftschadstoff-Emissionen verkehrsträgerübergreifend positive Nutzenwirkungen durch die Reduktion von Emissionen. Einzelheiten dazu sind im Umweltbericht zum BVWP 2030 erläutert (insbesondere in Kapitel 7.2.2). Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Klimaschutzziele im Bundesverkehrswegeplan“ auf Bundestagsdrucksache 18/8407 verwiesen.

12. a) Inwiefern sieht die Bundesregierung die Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) zur Alternativenprüfung im Sinne der Strategischen Umweltprüfung (SUP), insbesondere § 19b Absatz 2 UVPG, mit der Auswahl der drei Investitionsszenarien „Verkehrsleistung“, „Status Quo“ und „Stärkung Schiene/Wasserstraße“ hinreichend berücksichtigt, obwohl zumindest die ersten beiden Szenarien sich nicht an den in der Grundkonzeption festgelegten Zielen orientieren, sondern beispielsweise einen Anstieg der Treibhausgasemissionen zur Folge hätten, und daher keine „vernünftigen Alternativen“ im Sinne der SUP oder der Vorgaben der Grundkonzeption für den BVWP 2015 (Seite 58) darstellen können?
- b) Wird die Bundesregierung weitere Planalternativen prüfen, mit denen die übergeordneten Ziele, also auch die Umwelt- und Klimaziele, erreicht werden könnten?
- c) Für die Erreichung welcher Ziele im BVWP wurde das Szenario 2 „Status Quo“ überprüft, und inwiefern kann es dazu beitragen, die übergeordneten Planziele zu erreichen?
- d) Wieso hat die Bundesregierung bei der Erstellung des BVWP-Entwurfs kein Investitionsszenario entwickelt, das sich an den nationalen Klimaschutz- und Nachhaltigkeitszielen orientiert?
- e) Wieso ist im Entwurf nicht erkennbar, welche Vorhabenauswahl den jeweiligen Investitionsszenarien zugrunde gelegt wurde?

- f) Wieso enthält die Untersuchung der Investitionsszenarien keinen verkehrsträgerübergreifenden Vergleich zwischen einzelnen Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenprojekten mit jeweils ähnlichem Ziel, um die jeweiligen Effekte im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsnetzplanung zu vergleichen?
- g) Wie begründet die Bundesregierung anhand der überprüften Investitionsszenarien die Entscheidung für die tatsächlich ausgewählten Vorhaben im BVWP-Entwurf?

Die Fragen 12a bis 12g werden gemeinsam beantwortet.

Aus den Gesamtplanwirkungen der verschiedenen Szenarien lässt sich ablesen, inwieweit durch die Wahl der Mittelaufteilung auf die Verkehrsträger zur Erreichung der verkehrlichen Ziele und der Umweltziele beigetragen werden kann. Auf dieser Grundlage wurden die verschiedenen Ziele abgewogen und die Mittelaufteilung des BVWP 2030 gewählt. Die vom Kabinett beschlossene Fassung des BVWP 2030 stellt einen Kompromiss zwischen dem mittleren Investitionsszenario 2 „Status Quo“ und dem Szenario 3 „Stärkung Schiene/Wasserstraße“ dar. Damit sind die Szenarien 1 „Verkehrsleistung“ und 2 „Status Quo“ abgelehnt worden, da sie die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden übergeordneten Planungsziele nicht angemessen berücksichtigen. Der beschlossene BVWP 2030 nähert sich dem Szenario 3 leicht an und macht damit einen Schritt in Richtung auf mehr Nachhaltigkeit.

- h) Auf welche Weise wurden die monetarisierten Umweltkosten der verschiedenen Investitionsszenarien errechnet?

Zur Abschätzung der Gesamtplanwirkungen wurden je Verkehrsträger mittlere Projektwirkungen je investierten Euro berechnet. Grundlage dieser Berechnung bildeten die Ergebnisse der 2 000 Einzelprojektbewertungen. Für die Verkehrsträger Straße und Schiene wurden alle Projekte mit einem $NKV \geq 1$ in die Mittelwertbetrachtung einbezogen. Beim Verkehrsträger Wasserstraße wurden in den Mittelwert alle in der Hauptbewertung untersuchten Projekte einbezogen, sofern sie ein $NKV \geq 1$ aufweisen oder auf den Wasserstraßenkategorien A oder B liegen. Aus den mittleren Wirkungen je Verkehrsträger und den in den Szenarien unterstellten Investitionsvolumen je Verkehrsträger ließen sich die Gesamtplanwirkungen abschätzen.

Die Ergebnisse sind in Kapitel 7.1. des BVWP-Entwurfs hinsichtlich zentraler Kenngrößen des Verkehrsnetzes dargestellt. Weitergehende Informationen insbesondere zu den Umweltwirkungen dieser Szenarien finden sich im Umweltbericht ebenfalls im Kapitel 7.1. Dort bilden sie einen Bestandteil der gesetzlich vorgeschriebenen Alternativenprüfung im Sinne der Strategischen Umweltprüfung.

- 13. Wie ist die Aussage auf Seite 24 des BVWP-Entwurfs zu werten, dass „die Verkehrsfläche mit 18 100 km² nur einen relativ geringen Anteil von ca. 1 Prozent der Fläche der Bundesrepublik“ einnehme, obwohl 18 100 km² Verkehrsfläche rechnerisch bei einer Gesamtfläche der Bundesrepublik Deutschland von 357 137 km² (BVWP-Umweltbericht, Seite 94) fast 5,1 Prozent darstellen?

Wenn ja, welche Konsequenzen wird die Bundesregierung daraus ziehen?

Wenn nein, wie können die Ziele trotzdem erreicht werden?

Bei der Angabe zu dem Anteil der Verkehrsfläche an der Gesamtfläche der Bundesrepublik Deutschland in Höhe von ca. 1 Prozent im BVWP-Entwurf ist ein

redaktioneller Fehler unterlaufen, der in dem am 3. August vom Kabinett verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan auf einen Anteil von ca. 5 Prozent im gleichnamigen Kapitel 5.2. korrigiert wurde.

14. a) Inwiefern ist es aus Sicht der Bundesregierung sinnvoll, bei der Aufstellung des BVWP und der Planung der zukünftigen Investitionen eine Verkehrsentwicklung zu unterstellen, nach der der Anteil des Schienenverkehrs an der gesamten Güterbeförderungsleistung im Jahr 2030 nur etwas mehr als 18 Prozent ausmachen würde, das Ziel der bisherigen Nachhaltigkeitsstrategie von 25 Prozent im Jahr 2015 also auch im Jahr 2030 weiterhin verfehlt würde?
- b) Inwiefern würde eine Einhaltung der Klimaziele aus Sicht der Bundesregierung zu einer vom BVWP abweichenden Verkehrsentwicklung führen?
- c) Inwiefern würde die in Frage 14b beschriebene Abweichung der Verkehrsentwicklung aus Sicht der Bundesregierung bei Beibehaltung des BVWP-Entwurfs zu Fehlinvestitionen führen?
- d) Wieso hat die Bundesregierung zur Erstellung des BVWP keine Verkehrsprognose entwickeln lassen, die die Einhaltung der Ziele der Bundesregierung für das Jahr 2030 annimmt?
- e) Bedeutet die Anwendung der Verkehrsprognose 2030 die Aufgabe des Modal-Split-Zielwerts der Bundesregierung von 25 Prozent für den Schienengüterverkehr?

Die Fragen 14a bis 14e werden gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsprognose 2030 ist nicht als Zielprognose konzipiert, sondern soll die Verkehrsnachfrage möglichst realitätsnah für das Jahr 2030 vorhersagen. Dabei wurden unter den realistischen Annahmen jeweils diejenigen ausgewählt, die den energie- und klimapolitischen Anforderungen am nächsten kommen. Die Prognose dient daher nicht nur als Grundlage für Verkehrsplanungen und Investitionen, sondern auch zur Politikgestaltung. Auch wenn der BVWP ein breites Spektrum an übergeordneten Zielen verfolgt, leistet der BVWP 2030 durch die Stärkung der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße dennoch eine positive Nutzenwirkung durch die Reduktion von Emissionen. Der genannte Modalsplit-Zielwert galt bisher für die Nachhaltigkeitsstrategie. Die künftige Ausrichtung der Nachhaltigkeitsindikatoren befindet sich derzeit in der politischen Abstimmung.

15. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie sowie des Pariser Klimaabkommens, dass der Umweltbeitrag zur Gesamtplanbewertung des BVWP-Entwurfs des Bundesverkehrsministers mit der Verfehlung von elf von zwölf Umweltzielen (vgl. Stellungnahme des UBA zum BVWP-Entwurf 2030 und BVWP-Umweltbericht, Seiten 162 bis 163) eindeutig negativ ausfällt?

Der BVWP 2030 richtet seinen Fokus primär auf eine reibungslose Mobilität im Personenverkehr und einen leistungsfähigen Güterverkehr. Aspekte des Klima- und Umweltschutzes werden in den Projektbewertungen des BVWP abgebildet und bei der Mittelverteilung auf die Verkehrsträger berücksichtigt.

Um einen Beitrag zu den Klimazielen zu leisten, wurde im Entwurf des BVWP 2030 die Investitionsmittelverteilung zugunsten der klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße gegenüber dem Status Quo verschoben (ca. + 108 Prozent Mittel Wasserstraße, + 15 Prozent Mittel Schiene, - 15 Prozent Mittel Straße).

Mit Ausnahme des Kriteriums Flächeninanspruchnahme stehen für die Bewertung keine quantifizierten Bewertungsmaßstäbe zur Verfügung. Die Definition der Zielerreichungsgrade orientiert sich deshalb an der Maßgabe der geltenden Umweltziele, sodass im Grundsatz keine weitere Betroffenheit eintreten soll.

Auch wenn keine konkreten Umweltziele für den BVWP entwickelt wurden, leistet der BVWP 2030 durch die Stärkung der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße insgesamt einen leicht positiven Beitrag. Insgesamt kommt es sowohl im Bereich der CO₂-Emissionen als auch bei den Luftschadstoff-Emissionen durch die Projekte des Vordringlichen Bedarfs verkehrsträgerübergreifend zu positiven Nutzenwirkungen durch die Reduktion von Emissionen. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme wird im Vergleich zum vorhergehenden BVWP 2003 von 37 100 ha (Zeitraum 2003 bis 2015) auf 16 299 ha (Zeitraum 2016 bis 2030) reduziert.