

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/9885 –**

### **Maßnahmen des „Klimaschutzaktionsprogramms 2020“ im Schienensektor**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Laut dem im Bundeskabinett am 3. Dezember 2014 beschlossenen „Klimaschutzaktionsprogramm 2020“ der Bundesregierung soll sichergestellt werden, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland bis 2020 im Vergleich zum Referenzjahr 1990 um 40 Prozent gesenkt werden sollen. Mit den im Kapitel für den Verkehrssektor enthaltenen Maßnahmen soll unter anderem die Schiene, insbesondere im Güterverkehr, gestärkt werden.

Hierzu werden als konkrete Maßnahmen aufgeführt: „Beseitigung der Engpässe in der Schieneninfrastruktur für den Schienengüterverkehr, insbesondere für die Korridore Rhein-Schiene und Nordseehäfen-Hinterlandanbindung und kleinere infrastrukturelle Maßnahmen (Elektrifizierung, neue Nebengleise, Optimierung der Knoten)“ sowie „[i]n der Priorisierungsstrategie des BVWP 2015 ist die Schwerpunktsetzung der Engpassbeseitigung im Schienennetz festgeschrieben und wird dort auch bei der Aufteilung der Finanzmittel auf die Verkehrsträger berücksichtigt. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn weiter verbessert“.

Die Maßnahmen sollen durch eine deutliche Erhöhung der Haushaltsmittel und „in Kombination mit den Maßnahmen im Straßengüterverkehr“ zu einer CO<sub>2</sub>-Äquivalente (Äq)-Minderung von 1,5 bis 1,8 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq im Güterverkehr führen.

1. In welchem Umfang werden seitens des Bundes zusätzliche Haushaltsmittel im Haushaltsjahr 2016 im Vergleich zur 2014 gültigen Mittelfristplanung zur Verfügung gestellt, und wie wurden die Ansätze für 2017 und 2018 in der aktuellen Mittelfristplanung verändert?

Die Mittel für Schienenwegeinvestitionen des Bundes im Bundeshaushalt 2016 wurden um 364 Mio. Euro im Vergleich zur mittelfristigen Finanzplanung von Juli 2014 erhöht. Die aktuelle Finanzplanung der Bundesregierung sieht gegenüber dem Planungsstand von Juli 2014 zusätzliche Schienenwegeinvestitionsmittel von rd. 406 Mio. Euro (2017) bzw. rd. 423 Mio. Euro (2018) vor.

2. Welche Maßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur werden dadurch zusätzlich in diesem Jahr realisiert, und welche treibhausgassenkenden Effekte sind damit im Jahr 2016 sowie in den Folgejahren bis 2020 einzeln und kumuliert voraussichtlich verbunden?

Im Bereich der Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene sind die Streckenelektrifizierungen München–Geltendorf–Lindau und Ulm–Friedrichshafen–Lindau dem Klimaschutzprogramm zugeordnet. Mit der Inbetriebnahme der Strecken in den Jahren 2020/2021 wird eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von 30 369 Tonnen pro Jahr erwartet.

3. Welche finanziellen und treibhausgassenkenden Effekte ergeben sich darüber hinaus aus einem ggf. unveränderten Beschluss des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030 der Bundesregierung bzw. des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bis zum Jahr 2020 unter Berücksichtigung der bis 2030 auf einen Prozentpunkt bezifferten Verschiebung des Modal Splits zu Gunsten der Schiene?

Durch die Schienenprojekte des Vordringlichen Bedarfs (mit Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung) des BVWP 2030 kommt es zu einer Reduktion der Treibhausgase von ca. 0,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr (vgl. Umweltbericht, März 2016, S. 143, Tabelle 31).

4. Worauf bezieht sich die Aussage der „Kombination“ von Effekten mit Maßnahmen aus dem Straßengüterverkehr?

Die Aussage bezieht sich darauf, dass insbesondere die Maßnahmen zur Lkw-Maut eine Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene unterstützen.

5. Welche zusätzlichen Haushaltsmittel des Bundes werden daneben für die separat dargestellte „klimafreundliche Gestaltung des Personenverkehrs“ mit Klimaeffekten in Höhe einer Minderung von 1,2 bis 1,8 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq durch Infrastrukturausbau über die in Frage 1 genannten Punkte hinaus, Regionalisierungsmittel, Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, Entflechtungsgesetz-Mittel, Stärkung des Rad-/Fußverkehrs, Förderung von Mobilitätsmanagement, Förderung alternativer Antriebe im öffentlichen Personennahverkehr, und welche zusätzlichen treibhausgassenkenden Effekte werden bis 2020 im Vergleich zur Planung vor dem Kabinettsbeschluss hierdurch erwartet?

Zusätzlich zu den Haushaltsmitteln des BMUB sind im Zukunftsinvestitionsprogramm der Bundesregierung für die kommenden drei Jahre insgesamt 450 Mio. Euro für die Umsetzung des Aktionsprogramms Klimaschutz vorgesehen. Zu den treibhausgassenkenden Effekten wird auf den Klimaschutzbericht 2016 verwiesen.

Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2016 um 800 Mio. Euro wurde vom Bundeskabinett beschlossen. Mit einer jährlichen Steigerungsrate in Höhe von 1,8 Prozent werden die Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2031 auf 10,7 Mrd. Euro steigen.

6. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, „über 2020 hinaus einen Ausbau des Schienennetzes als flankierende Maßnahme und zur Stärkung des Güterverkehrs“ zu erreichen?

Sofern die im BVWP 2030 vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen bis 2030 (bzw. nach 2030 in der sogenannten „Schleppe“) angeführt werden, welcher quantitative (Ausgaben, Netzlänge und -kapazität, Treibhausgassenkung) Unterschied ergibt sich im Verhältnis zum laufenden BVWP 2003?

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 wurden die Investitionsmittel in die Schieneninfrastruktur im Bereich Aus- und Neubau in Höhe von 42,5 Mrd. Euro gegenüber einem Volumen von 33,9 Mrd. Euro im BVWP 2003 deutlich erhöht. Ein Vergleich der Treibhausgasabsenkungen ist nicht möglich, da beim BVWP 2003 Gesamtplanwirkungen dieser Art nicht ermittelt bzw. ausgewiesen wurden.

7. Wie erklärt sich die Bundesregierung den vom Umweltbundesamt festgestellten Anstieg der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in den zurückliegenden fünf Jahren?

Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (direkte Emissionen/Verkehrsaufwand) sind zwischen 1995 und 2013 um rund 12 Prozent im Pkw-Verkehr und 30 Prozent im Lkw-Verkehr zurückgegangen. Da jedoch im gleichen Zeitraum die Verkehrsleistungen überproportional gestiegen sind, kam es insgesamt zu einem leichten Anstieg der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen 2009 und 2014.

8. Gibt es Überlegungen, die Förderung von Hybrid-Lkw auch auf Dieselfahrdraht-(Hybrid-)Lokomotiven auszudehnen?

Wenn ja, wie ist der Stand der Vorbereitungen?

Wenn nein, warum nicht?

Das BMVI sieht derzeit keine konkreten Planungen zur Förderung von Lokomotiven mit Diesel-Fahrdraht vor.

