

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 17/7431 –**

Bundesverkehrswegeplanung – Grundannahmen der Verkehrsprognose 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

Grundlage der Bundesverkehrswegeplanung sind langfristige Verkehrsprognosen. Auf ihrer Basis erfolgt die Bewertung und Auswahl der zu bauenden Verkehrsprojekte.

Der Gesamtverkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans liegen zentrale Annahmen der soziodemographischen und wirtschaftlichen Entwicklung sowie die Wirkung verkehrspolitischer Maßnahmen zugrunde.

Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 und der Bedarfspläne für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege war die Verkehrsprognose 2015. Bei den drei entworfenen Szenarien „Überforderungsszenario“, „Laissez-faire-Szenario“ und „Integrationszenario“ wurde die Umsetzung unterschiedlicher verkehrspolitischer Maßnahmen unterstellt, wovon die Bundesregierung das „Integrationszenario“ zur Grundlage der weiteren Planung machte.

Die aktualisierte Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans reicht bis 2025 und wurde von einem Forschungskonsortium unter Federführung von Intraplan Consult (München) erstellt. Herzstück der im November 2007 veröffentlichten Prognose bilden die räumlichen Verflechtungsmatrizen auf Ebene der Landkreise im Personen- und Güterverkehr für die Jahre 2004 (Analyse) und 2025 (Prognose).

Die jüngste Entwicklung bei zentralen Annahmen lässt Zweifel an der Aussagekraft und Belastbarkeit der Verkehrsprognose aufkommen. Die Bundesregierung geht beispielsweise davon aus, dass für den Ölpreis „real entweder ein Rückgang oder höchstens ein leichter Anstieg“ zu erwarten sein wird und stützt ihre Aussage auf Studien, die bis 2030 einen Rohölpreis von maximal 60 Dollar je Barrel erwarten. Aktuell bewegt sich der Rohölpreis bei über 100 Dollar je Barrel.

Auch bei der Entwicklung der Gütermenge im binnenländischen Verkehr ist eine in der Verflechtungsprognose 2025 unterstellte Wachstumsdynamik nicht absehbar. Stattdessen stagniert die transportierte Gütermenge in den zurückliegenden Dekaden (1991: 3 656 Milliarden Tonnen; 2009: 3 702 Milliarden Tonnen).

Ähnliche Fehlannahmen gibt es bei der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs, die in den letzten Jahren nur geringfügig gewachsen ist bzw. zuletzt sogar stagniert. Auch hier ist nicht erkennbar, welche Randbedingungen zu einem starken Wachstum bei der Verkehrsleistung – wie in der Verkehrsprognose der Bundesregierung unterstellt – führen soll.

Damit sind auch die abgeleiteten Aussagen, die weiteres Verkehrswachstum vorhersagen, anzuzweifeln und grundsätzlich ist zu hinterfragen, inwieweit das in der Verkehrsprognose unterstellte Wachstum weiter Grundlage der Planung und Entwicklung der Verkehrswege sein kann.

1. Geht die Prognose als notwendige Rahmenbedingung von der Erreichung der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung aus?

Das klimapolitische Ziel der Bundesregierung ist ein Gesamtziel für alle Sektoren.

Die Verkehrsprognose 2030 wird auch eine Prognose der CO₂-Emissionen der einzelnen Verkehrsträger enthalten. Die Verkehrsprognose ist allerdings nicht als Zielprognose konzipiert, sondern soll die Verkehrsnachfrage möglichst realitätsnah für das Jahr 2030 vorhersagen (vgl. hierzu auch die Antwort zu Frage 11).

2. Wie viele Szenarien werden berechnet, und welche Annahmen (Struktur- und Wirtschaftsdaten, Rahmenbedingungen für Verkehr, Energiepreisentwicklung etc.) liegen den Szenarien jeweils zugrunde?

Der Szenarienprozess ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Festlegungen zu konkreten Annahmen sowie zur Anzahl der Szenarien sind noch nicht abschließend getroffen.

3. Von welchem Modal Split wird jeweils in den einzelnen Szenarien im Jahr 2030 ausgegangen?

Der Modal-Split kann aus methodischen Gründen nicht vorgegeben werden, sondern ergibt sich als Ergebnis der Prognose.

4. Wie werden die Ergebnisse der MID-Erhebung (Mobilität in Deutschland) und die des Systems repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) für Städte als Datengrundlage berücksichtigt?

Fließen Ergebnisse weiterer Erhebungen in die Prognose ein?

Die Ergebnisse der MiD und SrV fließen in die Modellrechnungen ein. Darüber hinaus werden weitere einschlägige Erhebungen genutzt. Neben der amtlichen Verkehrsstatistik fließen insbesondere die Erhebungen Kraftverkehr in Deutschland sowie das Deutsche Mobilitätspanel ein.

5. Welchen Leistungskatalog umfassen jeweils die sechs Einzellöse, die im Rahmen der Erstellung der Verkehrsprognose ausgeschrieben wurden?

Der Leistungskatalog der einzelnen Lose umfasst folgende Inhalte:

- Los 1: Erstellung einer regionalisierten Strukturdatenprognose;
- Los 2: Erstellung der Prognose des Seeverkehrs und Seehafenhinterlandverkehrs;

- Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 unter Berücksichtigung des Luftverkehrs;
- Los 4: Sektoralprognose/Netzumlegungen Straße;
- Los 5: Sektoralprognose/Netzumlegungen Schiene;
- Los 6: Sektoralprognose/Netzumlegungen Wasserstraße.

Der öffentlichen, EU-weiten Ausschreibung lag eine umfangreiche Leistungsbeschreibung zu Grunde, die die Anforderungen an die einzelnen Lose detailliert beschreibt.

6. An welche Institutionen wurden die sechs Einzellose vergeben?

- Los 1: ifo Institut, München/Dresden;
- Los 2: Uniconsult GmbH, MWP, IHS Global Insight, Fraunhofer CML;
- Los 3: Konsortium unter Federführung von Intraplan Consult GmbH, München;
- Los 4: Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Aachen;
- Los 5: BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, Freiburg;
- Los 6: Planco Consulting GmbH, Essen.

7. Welche Struktur- und Wirtschaftsdaten fließen im Einzelnen in die Verkehrsprognose ein?

8. Welche demographischen Grundannahmen liegen der Verkehrsprognose zugrunde?

9. Von welcher Wirtschaftsentwicklung wird bis zum Jahr 2030 ausgegangen (Prognose des Bruttoinlandsprodukts)?

Die Fragen 7, 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Auftrag an Los 1 sieht vor, alle wesentlichen Einflussgrößen auf die Verkehrsnachfrage zu berücksichtigen. Als zentrale Kenngrößen gehen beispielsweise ein: Demographie, Erwerbstätige, Bruttoinlandsprodukt, Außenhandel und Rohölpreis.

Die Bevölkerungsprognose wird vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) derzeit erarbeitet. Die Grundannahmen bewegen sich im Bereich der Varianten der zwölften koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamts.

Das Bruttoinlandsprodukt wird nicht vorgegeben, sondern ergibt sich aus einem ökonomischen Modellansatz. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.

10. Welche Annahmen zur Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum liegen der Prognose zugrunde?

Die Verkehrsprognose ist keine Zielprognose (siehe Antwort zu Frage 1). Die Verkehrsnachfrage ergibt sich als Ergebnis aus den Prognoseberechnungen.

11. In welcher Weise wird das Ziel aus dem Energiekonzept der Bundesregierung, den Endenergiebedarf des Verkehrs bis 2020 um 10 Prozent und bis 2050 um 40 Prozent zu senken, bei der Verkehrsprognose berücksichtigt?
12. Welche weiteren verkehrsbezogenen Ziele und Prognosen aus dem Energiekonzept der Bundesregierung werden bei der Verkehrsprognose berücksichtigt?
13. Wird das Ziel der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, bis 2020 gegenüber 1999 einen Rückgang der Transportintensität um 5 Prozent im Güterverkehr und 20 Prozent im Personenverkehr zu erreichen, bei der Verkehrsprognose unterstellt?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ziele des Energiekonzeptes der Bundesregierung werden im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt.

Im Rahmen der Verkehrsprognose wird auch der Endenergiebedarf ermittelt sowie die daraus resultierenden CO₂-Emissionen der Verkehrsträger. Die Verkehrsprognose ist keine Zielprognose, leistet jedoch in Sensitivitätsrechnungen einen Beitrag dazu, wie die Ziele des Energiekonzeptes erreicht werden können. Die Erfüllung grundsätzlicher politischer Ziele, wie die der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, ist eine Aufgabe der Verkehrswegeplanung und der Verkehrspolitik.

14. Inwieweit werden die Ziele des Weißbuchs Verkehr der Europäischen Kommission bei der Prognose 2030 berücksichtigt?

Mit dem Weißbuch formuliert die Europäische Kommission Vorschläge für die Neuausrichtung der EU-Verkehrspolitik bis 2020 und entwirft gleichzeitig eine Vision bis 2050 („Verkehr 2050“). Eine Beschlussfassung des Verkehrsministerates liegt hierzu nicht vor. Nach derzeitigem Diskussionsstand werden einige Ziele und Maßnahmenvorschläge im Weißbuch von den Mitgliedstaaten unterstützt, andere kritisch gesehen. Es wird derzeit geprüft, inwieweit Ziele des Weißbuches Eingang in die Rahmenbedingungen der Prognose finden.

15. Welche Anteile entfallen bei den angenommenen Personen- und Tonnenkilometern auf Bundesschienenwegen, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen jeweils auf inländischen Verkehr, grenzüberschreitenden Verkehr und Transitverkehr?

Die Aufteilung der Verkehrsleistung auf die einzelnen Verkehrsträger sowie auf Binnen-, grenzüberschreitenden und Transitverkehr kann nicht vorgegeben werden, sondern ist Bestandteil des Ergebnisses der Prognose.

16. Welches Basisjahr bzw. welche Basisjahre wird oder werden bei der Verkehrsprognose 2030 für Vergleichszwecke unterstellt?

Als Basisjahr wird das Jahr 2010 unter Berücksichtigung der Entwicklung der Krisenjahre 2008/2009 zugrunde gelegt.

17. Welche Preisentwicklung für das Autofahren und für das Bahnfahren bzw. die Nutzung des öffentlichen Verkehrs wird im Jahr 2030 gegenüber dem Basisjahr im Vergleich zur Steigerung der allgemeinen Lebenshaltungskosten unterstellt?

Die Nutzerkostenentwicklung wurde empirisch untersucht und in einem wissenschaftlichen Expertenkreis erörtert. Die endgültige Festlegung ist noch nicht erfolgt.

18. Wird bei der Verkehrsprognose 2030 für die Bundesschienenwege unterstellt, dass alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs des derzeitigen Bedarfsplans realisiert sind, und wenn nein, welche Projekte werden als nicht fertiggestellt unterstellt (mit der Bitte um tabellarische Aufstellung)?
19. Wird bei der Verkehrsprognose 2030 für die Bundesfernstraßen unterstellt, dass alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs des derzeitigen Bedarfsplans realisiert sind, und wenn nein, welche Projekte werden als nicht fertiggestellt unterstellt (mit der Bitte um tabellarische Aufstellung für die Bundesautobahnen)?
20. Wird bei der Verkehrsprognose 2030 für die Bundeswasserstraßen unterstellt, dass alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs des derzeitigen Bedarfsplans realisiert sind, und wenn nein, welche Projekte werden als nicht fertiggestellt unterstellt (mit der Bitte um tabellarische Aufstellung)?

Die Fragen 18 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Diskussion darüber, welche Projekte der einzelnen Verkehrsträger für das Prognosenetz 2030 als realisiert zugrunde gelegt werden können, ist noch nicht abgeschlossen.

21. Wird bei den Verkehrsprognosen 2030 für die Bundesverkehrswege eine Abstufung von Bundesstraßenabschnitten, regionalen Schienennetzen und Bundeswasserstraßen unterstellt, und wenn ja, in welchem Umfang?

Nein, für die Verkehrsprognose 2030 ist dies nicht relevant.

22. Ist die Einrichtung eines Beirats mit Experten aus Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden bei der Erstellung der Verkehrsprognose geplant, und wenn nein, warum nicht?

Die Einrichtung eines Beirats mit Experten aus Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden im Rahmen der Erstellung der Verkehrsverflechtungsprognose ist nicht vorgesehen, da der Prognoseprozess bewusst wissenschaftlich fundiert gestaltet werden soll. Eine Einbeziehung von Experten aus der Wissenschaft ist im Rahmen von Anhörungen zu den struktur- und verkehrspolitischen Prämissen erfolgt.

23. In welcher Weise ist, z. B. durch Gutachtenvergabe, die Übertragbarkeit der Generalverkehrsplanung der Schweiz und der Republik Österreich auf die Bundesrepublik Deutschland geprüft worden?

In einem gerade begonnenen Forschungsprojekt zur generellen Überprüfung der Kosten-Nutzen-Analyse ist auch die Auswertung internationaler Erfahrungen und ihrer eventuellen Übertragbarkeit bei der Projektbewertung enthalten. Allerdings müssen bei einer Übertragbarkeit internationaler Herangehensweisen die strukturellen Unterschiede der jeweiligen Länder Berücksichtigung finden.

24. Welche Steigerung der Baukostenindizes pro Jahr unterstellt die Bundesregierung für die Verkehrsprognose 2030?

Keine, da im Rahmen der Verkehrsprognose die Baukostensteigerungen nicht relevant sind.

25. Von welcher Entwicklung des Erdölpreises wird bis zum Jahr 2030 ausgegangen, und in welcher Weise wurden Unsicherheiten einbezogen?
26. Von welchen Kraftstoffpreisen wird bis zum Jahr 2030 ausgegangen, und in welcher Weise wurden Unsicherheiten einbezogen?
27. Von welcher Entwicklung der steuerlichen Belastungen (Kfz-Steuer, Kraftstoffsteuer u. a.) wird bis zum Jahr 2030 ausgegangen?
28. Wird eine Pkw-Maut in der Prognose unterstellt?
Wenn ja, welche Variante wird unterstellt?
29. Von welchen spezifischen Kosten wird insgesamt bei allen Verkehrsmitteln ausgegangen (in Nutzer/Kilometer)?
30. Welche Steigerung der Transportkosten bei Straße, Schiene und Wasserstraße im Jahr 2030 gegenüber dem Basisjahr wird jeweils unterstellt?
31. Welche genauen Vorgaben hinsichtlich der Berücksichtigung einer Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen durch Lkw über 12 Tonnen, Lkw unter 12 Tonnen, Reisebusse, Pkw und Motorräder wurden bei der Vergabe der Aufträge für die Verkehrsprognose jeweils gemacht (bitte getrennte Aufstellung nach Fahrzeugarten)?

Die Fragen 25 bis 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Arbeiten für die Festlegung der Rahmenbedingungen sind noch nicht abgeschlossen. Daher können die hier erfragten Nutzerkostenparameter noch nicht abschließend aufgeführt werden.

32. Welche Annahmen werden zu den Auswirkungen der Luftreinhalteplanungen und der EU-Umgebungslärmrichtlinie getroffen?

Die Luftreinhalteplanungen bzw. Lärmaktionsplanungen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie zielen auf eine Minderung örtlicher Umweltbelastungen und fallen in die Zuständigkeit der Gemeinden oder der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Diese kleinräumigen Betrachtungen sind nicht für die

deutschlandweite Verkehrsprognose 2030 sondern vielmehr für die spätere Projektbewertung relevant.

33. Welche Annahmen werden zum CO₂-Emissionshandel getroffen?

Die Vorgaben des CO₂-Emissionshandels werden bei der Luftverkehrsprognose im Rahmen der Nutzerkosten- bzw. Effizienzentwicklung berücksichtigt. Die konkrete Ausgestaltung wird derzeit noch erarbeitet.

34. Von welchen jährlichen Aufwendungen für den Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland wird bis 2030 ausgegangen?

Für die Verkehrsprognose hat dies keine Relevanz. Festlegungen zu den jährlichen Aufwendungen für den Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur werden im Rahmen des BVWP-Prozesses noch getroffen.

35. Wann sollen die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 veröffentlicht werden?

Die Fertigstellung der Verkehrsprognose ist für Ende des Jahres 2013 geplant.

36. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der bisherige Bundesverkehrswegeplan vollkommen überzeichnet war und das unterstellte Finanzvolumen für den nächsten Bundesverkehrswegeplan deutlich niedriger ausfallen muss?

Der neue Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wird die zu erwartenden Finanzierungsmöglichkeiten im Betrachtungszeitraum berücksichtigen.

37. Stimmt die Bundesregierung der Feststellung zu, dass der Länderproporz künftig ein untergeordnetes Kriterium bei der Aufteilung der Finanzmittel sein darf?

Wenn nein, warum will die Bundesregierung am Länderproporz festhalten?

Ja.

38. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein realistisches Abbild der Projektkosten in der Laufzeit des nächsten Bundesverkehrswegeplans am besten dadurch erreicht wird, dass auf Basis einer Steigerung der Baukostenindizes jeweils Preisstände zur Mitte der Laufzeit des nächsten Bundesverkehrswegeplans unterstellt werden?

Wenn nein, mit Preisständen aus welchem Jahr sollen die Projekte in den nächsten Bundesverkehrswegeplan eingehen?

Alleine mit dem Baupreisindex können die zum Teil enormen Kostensteigerungen der Verkehrsinfrastrukturprojekte bei Weitem nicht erklärt werden. In dem Forschungsprojekt „Entwicklung eines Verfahrens zur Plausibilisierung von Investitionskosten und eines Verfahrens zur Beurteilung umwelt- und naturschutzfachlicher Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturvorhaben auf der Planungsebene der Bundesverkehrswegeplanung unter Berücksichtigung gegenseitiger Abhängigkeiten“ wird ein Vorschlag für die Kostenermittlung und die Projektanmeldung erarbeitet werden. Das Projekt läuft noch bis Ende 2012.

39. Auf welcher Stufe (vorgeschaltet, nachgeschaltet, Projektebene, Szenarien) soll künftig die strategische Umweltprüfung (SUP) stattfinden?

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde in einem Forschungsprojekt ein Konzept zur Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung erarbeitet. Auf Basis dieses Vorschlags wird die genaue Ausgestaltung der SUP festgelegt werden.

40. Wird die Bewertungsmethodik für Bedarfsplanprojekte geändert?
Wenn nein, warum nicht?

Die Bewertungsmethodik für Bedarfsplanprojekte wird im Rahmen eines gesonderten Forschungsvorhabens überprüft und auf Basis der Ergebnisse aktualisiert werden.

41. Hält die Bundesregierung eine kritische Prüfung der Bewertung von Reisezeitgewinnen für angebracht?
Wenn nein, warum nicht?

Ja. Hierfür wurde bereits ein eigenes Forschungsprojekt ausgeschrieben.

42. Plant die Bundesregierung dem Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung eine gesamthafte Strategieplanung „Mobilität und Transport“ vorzuschalten?
43. Plant die Bundesregierung zur Beurteilung aller Langfristwirkungen einer Strategie „Mobilität und Transport“ die Prüfung alternativer Investitions- und Handlungsprogramme auf der Systemebene?
44. Plant die Bundesregierung eine Konzentration der Bundesverkehrswegeplanung auf das Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz, das tatsächlich Fernverkehrsfunktionen übernimmt sowie eine damit einhergehende Neudefinition der Netze?
45. Plant die Bundesregierung eine langfristig angelegte Erhaltungsplanung für die Verkehrsinfrastruktur auf den Ebenen der System- und Projektplanung zu integrieren?
47. Wie soll künftig die Koordinierung der Gesamtplanung der Bundesverkehrswege mit den Standortkonzepten für Häfen, Flughäfen und Güterverkehrszentren erfolgen?
48. Wie soll der primär und der sekundär induzierte Verkehr künftig behandelt werden?
49. Wie sieht konkret das Anmeldeverfahren für Bedarfsplanprojekte aus?
50. Müssen die Anmelder beschreiben, welches Mobilitätsdefizit (gemeint sind nicht Stauungen) mit dem jeweils angemeldeten Projekt behoben werden soll?
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 42 bis 45 sowie 47 bis 50 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS erarbeitet zurzeit eine Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung, die Basis für den BVWP 2015 sein wird. Dabei werden auch die in den Fragen angesprochenen Themen behandelt werden. Die neue Grundkonzeption soll noch in dieser Legislaturperiode vorgestellt werden.

46. Wird die Erhaltungsbedarfsprognose für Bundesfernstraßen von einem jährlichen Volumen von 3,5 Mrd. Euro pro Jahr ausgehen, ein Finanzbedarf, der von vielen Experten als notwendig erachtet wird, um den Substanzverzehr zu stoppen?

Die Erhaltungsbedarfsprognose für die Bundesfernstraßen 2011 bis 2025 ist noch nicht abgeschlossen. Nach den vorläufigen Ergebnissen ist in diesem Zeitraum im Mittel von einem jährlichen Finanzbedarf von über 3 Mrd. Euro auszugehen, um den derzeitigen Erhaltungszustand der Bundesfernstraßen zu bewahren.

Es ist beabsichtigt, für die Bundesverkehrswegeplanung die Erhaltungsbedarfsprognose für den Zeitraum bis 2030 zu aktualisieren (siehe auch Antwort zu Frage 34).

