

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/4513 –

Revision der Bundesverkehrswegeplanung

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 basiert auf einer Datengrundlage aus dem Jahr 1997. Allerdings ist für den Straßenverkehr rückwirkend bis zum Jahr 1994 eine Revision der Fahrleistungsberechnung erfolgt mit dem Ergebnis, dass auch die im BVWP unterstellten Werte für das Basisjahr 1997 nicht mehr stimmen.

Zudem ist der demografische Wandel mittlerweile im vollen Gange und zeigt sich insbesondere in den neuen Bundesländern mit starken Bevölkerungsrückgängen. Die Studie „Mobilitätsentwicklung bis 2050“, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt worden ist, zeigt ein differenziertes Bild: Neben Wachstumsregionen mit erhöhter Verkehrsnachfrage gibt es auch schrumpfende Regionen, die überwiegend in Ostdeutschland liegen und in denen 2002 rund 11,4 Millionen Menschen lebten. In diesen Regionen wird eine Abnahme der Verkehrsleistung im Motorisierten Individualverkehr von 30 bis 31 Prozent angenommen. Der Pkw-Bestand sinkt um 17 bis 26 Prozent, in Orten mit weniger als 20 000 Einwohnern sogar um bis zu 43 Prozent. Ein ähnliches Bild zeichnet die Studie von acatech „Mobilität 2020. Perspektiven für den Verkehr von morgen.“

1. Welche absoluten Zahlen, ausgedrückt in Personen- bzw. Tonnenkilometern, ergeben sich beim Straßenverkehr in der Prognose 2015 des Bundesverkehrswegeplans, wenn man das prognostizierte Wachstum auf Basis der revidierten Fahrleistungsberechnung berechnet?
2. Welche Konsequenz ergibt sich aus der revidierten Fahrleistungsberechnung für die laufende Bundesverkehrswegeplanung?

Gelten die absoluten Werte für 2015 (Individualverkehr 873 Mrd. Pkm, Straßengüterfernverkehr 374 Mrd. tkm) weiter oder gelten die auf Basis der revidierten Fahrleistungsberechnung höheren absoluten Werte für das Jahr 2015?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Pkw-Fahrleistungen werden – im Gegensatz zu den Statistiken für andere Verkehrsträger, die auf jährlichen Erfassungen beruhen – durch eine Modellrechnung bestimmt. Das Berechnungsmodell wurde im Jahr 2002 modifiziert. In die Verfeinerung des Berechnungsmodells gingen vor allem der Nettoimport von Kraftstoffen in Fahrzeugtanks, die Unterscheidung von gewerblicher und privater Pkw-Nutzung sowie eine differenziertere Erhebungsbasis für den Kraftstoffverbrauch ein. Die Ergebnisse dieser revidierten Fahrleistungsberechnung bilden die Grundlage für eine Korrektur der Zeitreihe ab 1994 und die Berechnung in den Jahren ab 2002. Vor dem Hintergrund aller Unsicherheiten einer Langfristprognose liegen die Auswirkungen der revidierten Fahrleistungsberechnung auf das Prognoseergebnis für das Zieljahr 2015 in einer vernachlässigbaren Größenordnung.

3. Wie ist die Realentwicklung im Personen- und im Güterverkehr bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Luftverkehr und Wasserstraße, ausgedrückt in Personen- bzw. Tonnenkilometern, unter Berücksichtigung der revidierten Fahrleistungsberechnung seit 1997 im Verhältnis zu den im BVWP prognostizierten Zahlen für 2015, wenn man ein lineares Wachstum von 1997 bis 2015 unterstellt (bitte grafische Darstellung)?

Die revidierte Fahrleistungsberechnung zielt unmittelbar nur auf den Pkw-Verkehr und hat weder für die Prognose 2015 noch für die Darstellung der realen Entwicklung Auswirkungen auf den Güterverkehr oder den Luftverkehr, da diese auf anderen statistischen Grundlagen basieren. Die als Anhang beigefügten Abbildungen P-1, P-2, P-3 zeigen die linear interpolierte Verkehrsprognose 2015 im Vergleich zur realen Verkehrsentwicklung bis 2006 sowie zu der erwarteten Entwicklung bis 2010, die sich aus der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) halbjährlich aktualisierten „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ ergibt.

4. Wie sieht eine Trendextrapolation für die einzelnen Verkehrsträger bis zum Jahr 2015 unterschieden nach Personen- und Güterverkehr aus, wenn man das durchschnittliche Wachstum der Jahre 1997 bis 2006 unterstellt (bitte grafische Darstellung)?

Die Trendextrapolation ist in den beigefügten Abbildungen P-4 und G-3 dargestellt.

5. Wie sieht eine Trendextrapolation für die einzelnen Verkehrsträger unterschieden nach Personen- und Güterverkehr bis zum Jahr 2015 aus, wenn man das durchschnittliche Wachstum der Jahre 2001 bis 2006 unterstellt (bitte grafische Darstellung)?

Die Trendextrapolation ist in den beigefügten Abbildungen P-5 und G-4 dargestellt.

6. Inwiefern wurde der demografische Wandel in der Methodik zur Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Projekte im BVWP abgebildet?
7. Inwiefern gingen Langfristprognosen, die über das Jahr 2015 hinausgehen, in die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ein, und wenn nein, warum wurde bei Projekten mit einer durchschnittlichen Lebensdauer von 40 und mehr Jahren eine solche Langfristbetrachtung nicht gemacht?

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

Demografische Entwicklungen werden bei der Projektbewertung der Bundesverkehrswegeplanung über Verkehrsprognosen berücksichtigt. Die Bevölkerungsentwicklung wird regional differenziert erfasst, zudem werden die Auswirkungen veränderter Altersstrukturen mit in die Prognose einbezogen. Demografische Aspekte sind dabei nur ein Element zahlreicher Einflussfaktoren, die die zukünftige Verkehrsentwicklung bestimmen.

Um die Wirtschaftlichkeit einzelner Verkehrsprojekte beurteilen zu können, müssen Aussagen über die zukünftige verkehrliche Situation verlässlich sein und sich folglich auf einen belastbar zu prognostizierenden Zeitraum beziehen. Zur Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen wurde im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) für die zugrunde gelegten Strukturdaten sowie die Verkehrsmengen aller Verkehrsträger einheitlich das Jahr 2015 als Prognosehorizont festgelegt. Ab 2015 wurden bis zum Ende des projektspezifischen Betrachtungszeitraums, der die Nutzungszeiträume der jeweiligen Anlagenteile berücksichtigt, die Verkehrsmengen als konstant angenommen.

8. Stimmt die Bundesregierung mit der Einschätzung überein, dass der Bedarf für eine neue Autobahn vor allem durch das zu erwartende Ziel- und Quellaufkommen in einer Region bestimmt wird und dieses Aufkommen in schrumpfenden Regionen tendenziell sinkt, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Notwendigkeit von neuen Autobahnen ergibt sich im Wesentlichen aus ihrer Bedeutung für den Fernverkehr. Rückschlüsse von rückläufigen Bevölkerungszahlen in bestimmten Regionen auf den Bedarf für neue Autobahnen sind deshalb nicht möglich.

9. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen jüngster Studien zur demografischen und Verkehrsentwicklung wie „Mobilität 2020. Perspektiven für den Verkehr von morgen“ (acatech) und „Mobilitätsentwicklung bis 2050“ für die künftige Priorisierung von Straßenbauvorhaben des Bundesverkehrswegeplanes durch dünn besiedelte und von erheblichen Bevölkerungsverlusten gekennzeichnete Räume, beispielsweise in Bezug auf den geplanten Neubau einer Autobahn zwischen Magdeburg und Schwerin (A 14)?

Auf der Basis einer in Kürze vorliegenden Globalprognose für den Gesamtverkehr in Deutschland für den Prognosehorizont 2025 wird auch eine Straßenverkehrsprognose 2025 erstellt werden. Deren Ergebnisse werden sowohl bei der Dimensionierung der Straßenverkehrsanlagen als auch bei der nach Ablauf von fünf Jahren gesetzlich vorgeschriebenen Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen berücksichtigt werden.

10. Wann und in welcher Weise sollen die projektbezogenen Verkehrsprognosen unter Berücksichtigung der revidierten Fahrleistungsberechnung für die Bundesverkehrswege aktualisiert werden?
11. Wird in diesem Zusammenhang eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der einzelnen Projekte erwogen, und wenn nein, warum nicht?
12. Plant die Bundesregierung die Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans in dieser Legislaturperiode, und wenn nicht, wann kann frühestens mit der Aufstellung eines neuen BVWP gerechnet werden?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2009 werden die Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen auf der Basis der aktualisierten Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung überprüft. Die Ergebnisse dieser Überprüfung werden zeigen, ob daraus Handlungsnotwendigkeiten entstehen.

13. Wie hat sich die Länderquote der Mittel für Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen gegenüber der im BVWP festgelegten Quote in den Jahren 2003 bis 2006 real im Vergleich zu den im BVWP festgelegten Länderquoten entwickelt?
14. Sollen die Länderquoten für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen bis zum Ende der Laufzeit des BVWP unverändert bleiben, oder sollen sie verändert werden, und wenn ja, in welcher Weise?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Den Länderanteilen des BVWP 2003 für Investitionen in die Bundesfernstraßen liegt eine Projektpriorisierung zugrunde. Die Projektpriorisierung ergibt sich aus den Ergebnissen der Projektbewertung (Nutzen-Kosten-Analyse), der Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) und der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung. Darüber hinaus wurden durch die Bundesverkehrswegepolitik weitere Prioritäten gesetzt, wie die Fortführung und Vollendung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, die Realisierung des Anti-Stau-Programms und des Zukunftsinvestitionsprogramms sowie zur Verkehrswegefinanzierung in den Stadtstaaten. Daraus ergibt sich die Verteilung der Einzelvorhaben auf die Bundesländer.

Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen richtet sich in erster Linie nach der Erlangung des Baurechts und nach dem erreichbaren Baufortschritt. Von daher können die Ist-Investitionen in den einzelnen Bundesländern über den Gesamtzeitraum des BVWP erheblich schwanken. Davon unberührt gilt es selbstverständlich, den auf der Grundlage des BVWP 2003 mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes beschlossenen Bedarfsplan umzusetzen.

Übersicht der Länderanteile (Zahlenangaben in Prozent).

Land	Ist-Ausgaben im Kalenderjahr			
	2003	2004	2005	2006
Baden-Württemberg	8,0	8,8	9,3	11,3
Bayern	11,8	13,9	15,3	14,8
Berlin	2,4	2,6	2,8	2,6
Brandenburg	7,4	4,5	2,2	2,8
Bremen	1,1	1,3	3,0	2,6
Hamburg	3,0	2,4	3,4	3,7
Hessen	5,1	4,7	4,7	4,4
Mecklenburg-Vorpommern	11,4	8,5	6,6	3,1
Niedersachsen	6,5	6,0	5,7	6,1
Nordrhein-Westfalen	9,3	11,4	10,4	13,8
Rheinland-Pfalz	2,8	3,5	4,0	4,8
Saarland	1,0	0,8	0,9	1,0
Sachsen	6,2	8,3	4,7	9,8
Sachsen-Anhalt	8,1	7,0	6,9	3,9
Schleswig-Holstein	2,3	2,6	1,2	1,9
Thüringen	13,6	13,8	18,9	13,4

15. Inwieweit wird die Bundesregierung im Rahmen der zweiten Stufe der Föderalismusreform Vorschläge zur Reform der Bundesfernstraßenverwaltung, insbesondere der vom Präsidenten des Bundesrechnungshofs kritisierten Auftragsverwaltung, machen?

Die Mitglieder der Bundesregierung in der Föderalismuskommission II werden in erster Linie die Umstufung nicht fernverkehrsrelevanter Bundesstraßen und Qualitäts- und Effizienzverbesserungen sowie Verwaltungsvereinfachungen im bestehenden System der Bundesfernstraßenverwaltung in die Beratungen einbringen.

16. Ab wann und durch welchen Rechtsakt gilt der Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 als verbindlich abgestimmt mit den Bundesländern und der Deutsche Bahn AG?

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz (§ 5 Abs. 1) und das Fernstraßenausbaugesetz (§ 5 Abs. 1) sehen für die vom BMVBS aufzustellenden Fünfjahrespläne keine rechtsverbindlichen Abstimmungsprozesse vor; Gleiches gilt für den verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes, der diese Fünfjahrespläne zusammenfasst. Gleichwohl findet zu den Ausbauzielen der Verkehrsnetze und der entsprechenden Projektstruktur und -dotierung eine enge Zusammenarbeit mit den Ländern und der Deutsche Bahn AG (DB AG) statt. Der IRP, Teil Schiene, ist mit der DB AG abgestimmt. Der von den Ländern vorgetragene Änderungsbedarf wird derzeit geprüft.

Abbildung P-1: Vergleich zwischen Ist-Entwicklung und Langfristprognose BVWP 2003 für alle Verkehrsträger und den MIV (Mrd. Pkm/a)

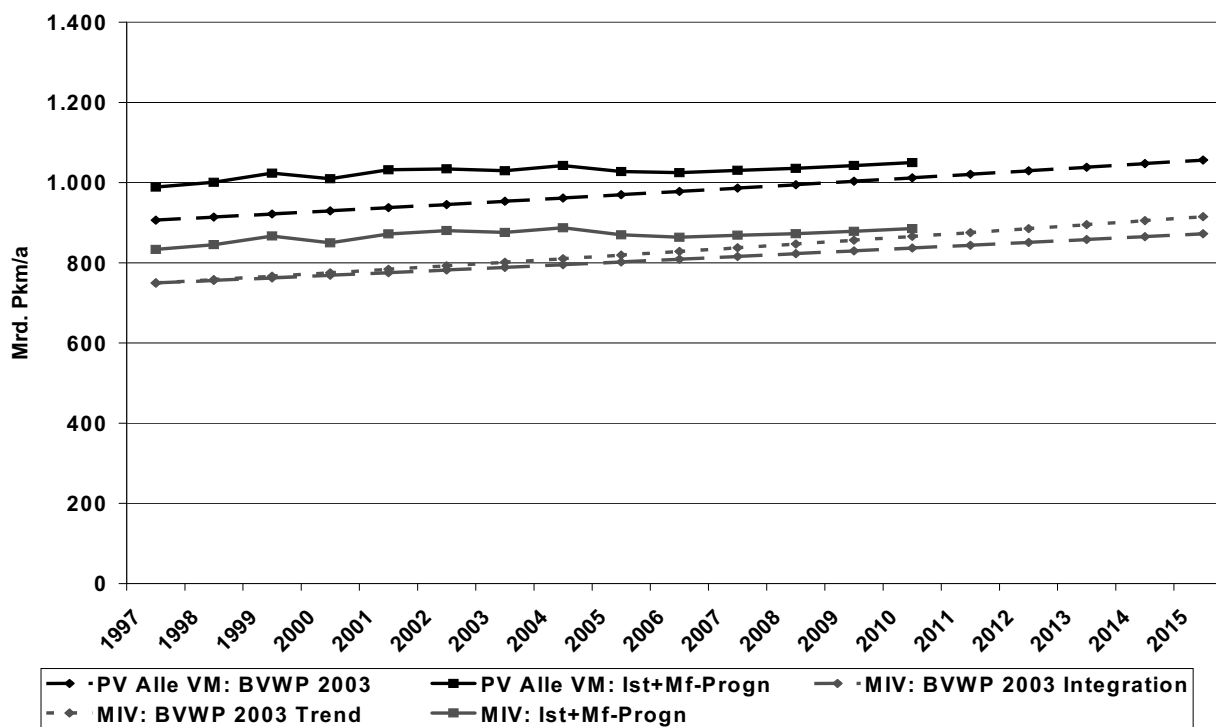


Abbildung P-2: Vergleich zwischen Ist-Entwicklung und Langfristprognose BVWP 2003 für den ÖSPV (Mrd. Pkm/a)

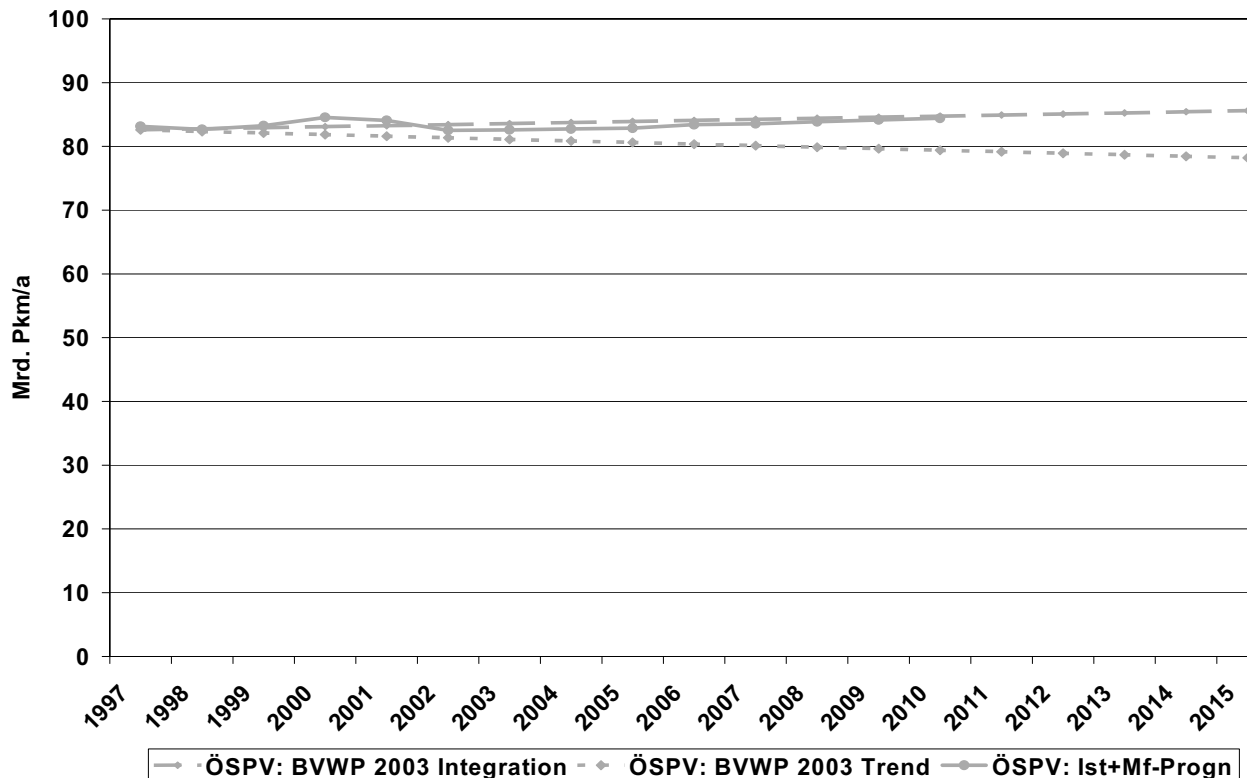


Abbildung P-3: Vergleich zwischen Ist-Entwicklung und Langfristprognose BVWP 2003 für den Bahnverkehr (Mrd. Pkm/a)

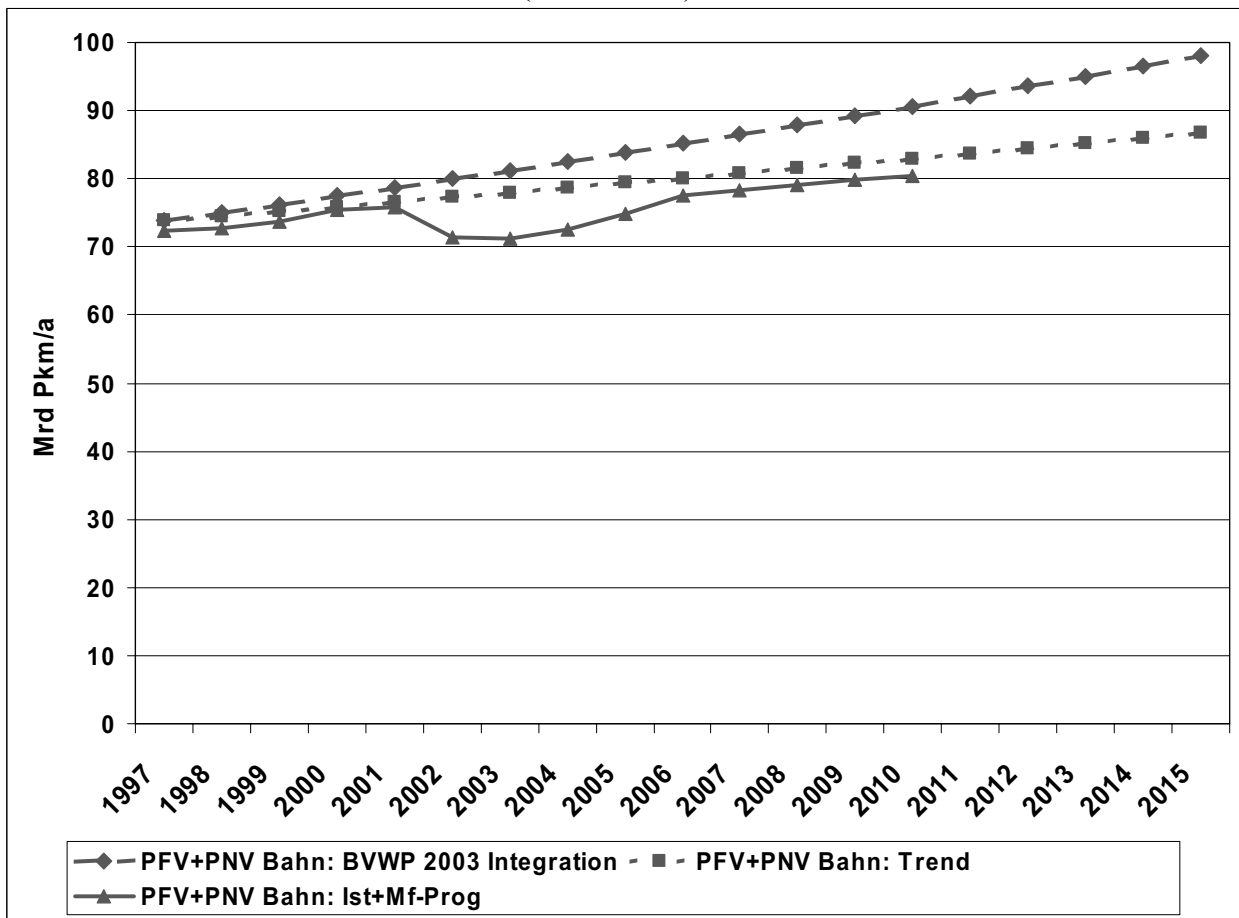


Abbildung P-4: Trendextrapolation auf der Basis des Wachstums der Jahre 1997 bis 2006 (Personenverkehr)

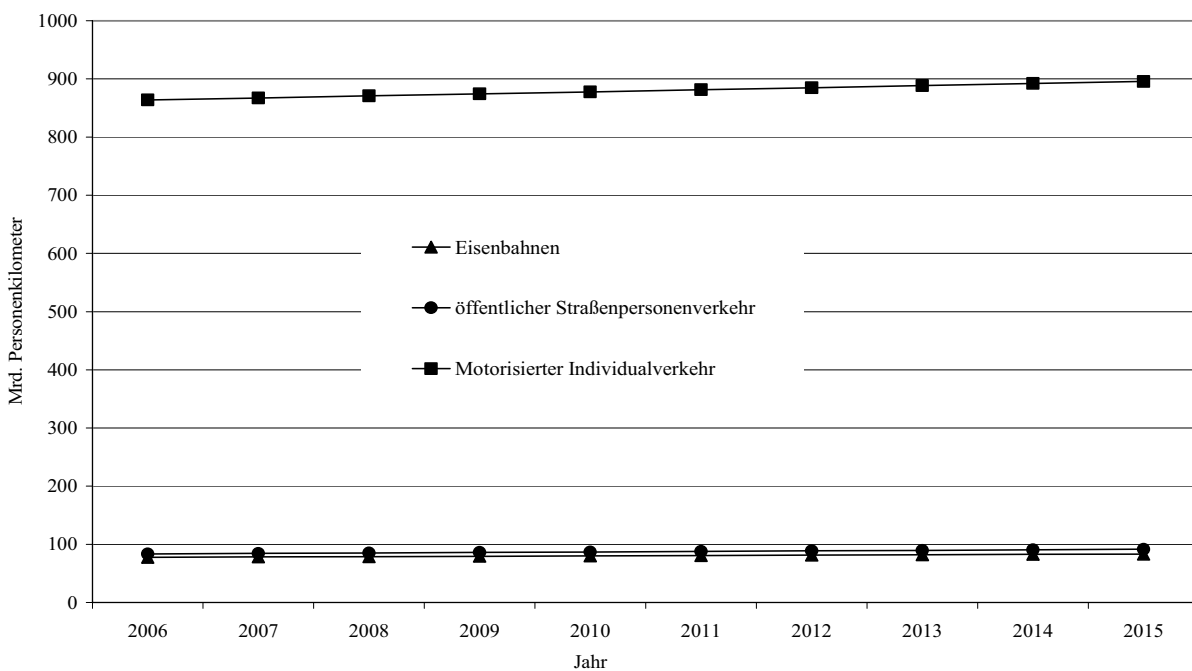


Abbildung G-3: Trendextrapolation auf der Basis des Wachstums der Jahre 1997 bis 2006 (Güterverkehr)

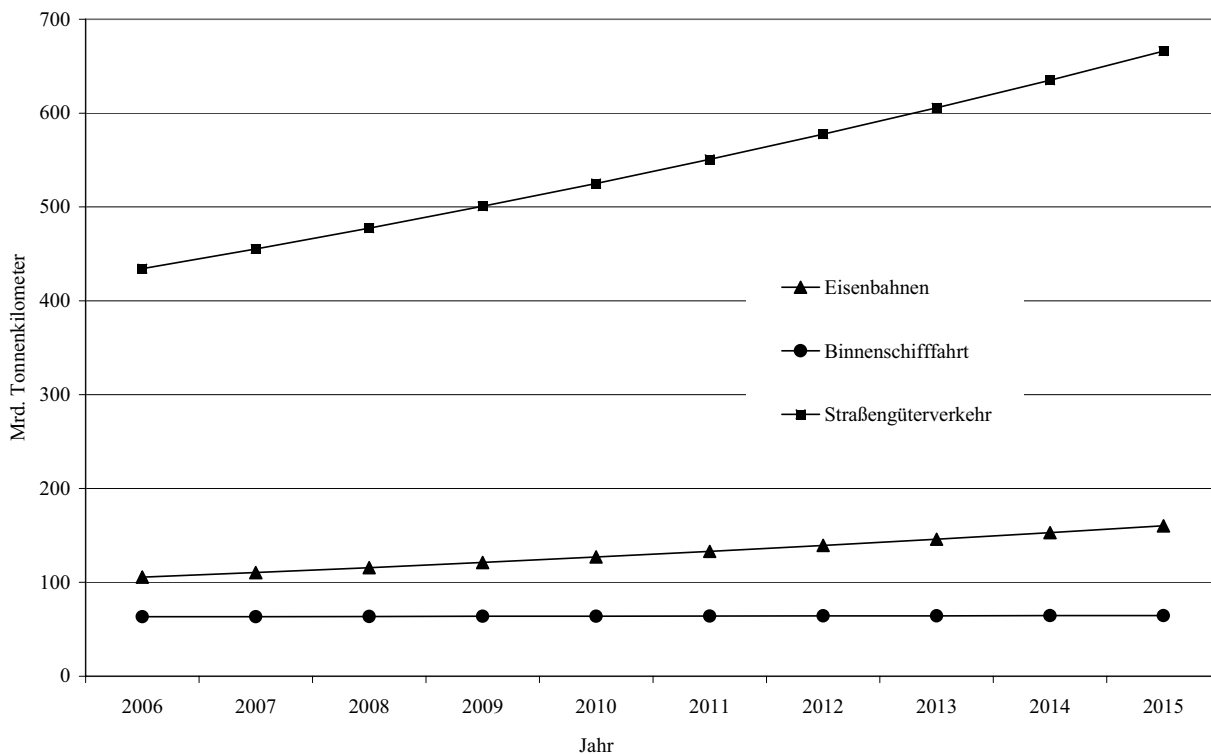


Abbildung P-5: Trendextrapolation auf der Basis des Wachstums der Jahre 2001 bis 2006 (Personenverkehr)

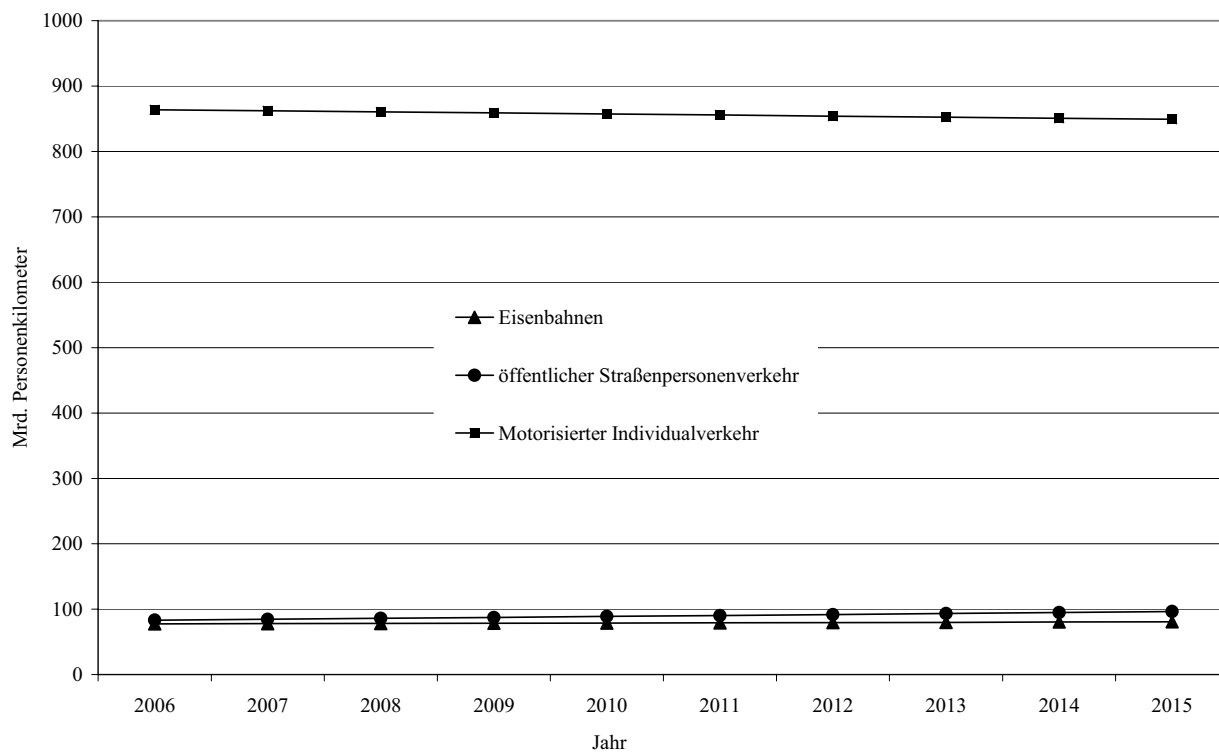


Abbildung G-4: Trendextrapolation auf der Basis des Wachstums der Jahre 2001 bis 2006 (Güterverkehr)

