

Antrag

der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Klimaschutzfaktoren bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Faktoren in das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) zur Treibhauswirkung von Projekten des Bundesverkehrswegeplans eingehen und wie diese in Nutzen bzw. Kosten umgerechnet werden;
2. welche Treibhauswirkung im NKV bei den Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan berechnet wurde (bitte einzeln und dabei auch das Jahr der Berechnung dieses Wertes aufführen);
3. welche Faktoren in die standardisierte Bewertung zur Treibhauswirkung von Projekten des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) eingehen und wie diese in Nutzen bzw. Kosten umgerechnet werden;
4. welche Treibhauswirkung im NKV bei den von Baden-Württemberg für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes angemeldeten Maßnahmen berechnet wurden (bitte einzeln und dabei auch das Jahr der Berechnung dieses Wertes aufführen);
5. welche Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrspläne oder ähnliche Gutachten und Verkehrskonzepte der Landesregierung auf kommunaler Ebene in Baden-Württemberg bekannt sind, die eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um mehr als zehn Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu erreichen in der Lage sind;

6. welcher Art die Infrastrukturvorhaben sind, die in den unter Ziffer 5 erwähnten Konzepten aufgeführt sind (bitte die zehn am häufigsten genannten Infrastrukturen auflisten und jeweils angeben, ob diese für die Erreichung des Gesamtziels von hoher Bedeutung sind, lediglich andere Maßnahmen ergänzen oder von geringer Bedeutung sind).

08.04.2019

Katzenstein, Renkonen, Hentschel, Lede Abal,
Marwein, Niemann, Zimmer GRÜNE

Begründung

Die Treibhausgasemissionen haben im Verkehrssektor zugenommen. Dies widerspricht den Klimaschutzziele und Verpflichtungen von Bundes- und Landesregierung diametral. Es ist notwendig, hier umzusteuern und zunächst die faktischen Grundlagen zu klären, auf deren Basis eine konzeptionelle Einordnung von Infrastrukturprojekten in Hinsicht auf ihre Klimawirkung stattfinden kann.

Dieser Antrag soll klären, welche Faktoren derzeit auf welche Weise zur Kalkulation von Treibhauswirkung herangezogen werden, wie dies Eingang in die Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen findet und welche Maßnahmen sich als besonders effizient erweisen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 19. Juni 2019 Nr. 4-0141.5/450.1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche Faktoren in das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) zur Treibhauswirkung von Projekten des Bundesverkehrswegeplans eingehen und wie diese in Nutzen bzw. Kosten umgerechnet werden;*
- 2. welche Treibhauswirkung im NKV bei den Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan berechnet wurde (bitte einzeln und dabei auch das Jahr der Berechnung dieses Wertes auflisten);*

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bewertung von Projekten im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung wird nach der Methodik des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durch das BMVI durchgeführt.

Dabei wird unter anderem das Nutzen-Kosten-Verhältnis berechnet, bei dem der Nutzen des Projektes den Kosten gegenübergestellt werden. Im Bereich der Nutzen werden unter anderem maßnahmenbedingte Veränderungen beim Kohlenstoffdioxid-Ausstoß betrachtet. Die Veränderungen bei den Emissionen durch Fahrzeuge werden mittels eines Verkehrsmodells ermittelt. Das Modell ermittelt

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

dabei Wegverlängerungen und -verkürzungen, induzierte Verkehre und Verlagerungen von oder auf andere Verkehrsmittel. Zusätzlich werden die CO₂-Emissionen durch die Herstellung und den Betrieb der Infrastruktur ermittelt. Beide Emissionen werden dann in Nutzen umgerechnet, wobei ein Anstieg der CO₂-Emissionen einen negativen Nutzen darstellt. Um die monetären Nutzenwerte vergleichen zu können, werden diese mittels eines Barwertes auf ein Bezugsjahr umgerechnet. Die Projekte können unter www.bvwp-projekte.de eingesehen werden.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg führt keine Nutzen-Kosten-Analyse im Zusammenhang mit Bundesfernstraßenbauprojekten und Schienenprojekten des Bundesverkehrswegeplans durch.

3. welche Faktoren in die standardisierte Bewertung zur Treibhauswirkung von Projekten des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) eingehen und wie diese in Nutzen bzw. Kosten umgerechnet werden;

In die Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des schienengebundenen Personennahverkehrs, kurz Standardisierte Bewertung, gehen zur Ermittlung der Treibhauswirkungen die CO₂-Emissionen ein.

Die Projektwirkung des CO₂-Ausstoßes wird anhand der Fahrleistung der einzelnen Verkehrsmittel ermittelt. Dabei werden die Fahrleistungen sowohl des öffentlichen Verkehrs wie des Individualverkehrs (Pkw) aus Verkehrsmodellen berechnet und gegeneinander aufgerechnet. Die Fahrleistungen werden als Saldo zweier Zukunftsszenarien je Verkehrsmittel dargestellt, die sich aus dem Vergleich der Entwicklung der Verkehrsleistungen zum Bezugshorizont mit und ohne Investitionsmaßnahme ergeben würden.

In Abhängigkeit der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung ergeben sich geringfügige Unterschiede in der exakten Ermittlung der CO₂-Bewertung, beispielhaft wird in Folgenden das Verfahren der Anleitung 2006 beschrieben: Bei den Verkehrsmitteln wird unterschieden in Pkw-Verkehr außerorts und innerorts, vier Buskategorien, sechs Kategorien lokbespannter Züge und vier Kategorien von Schienenfahrzeugen mit Elektroantrieb. Die Fahrleistung je Verkehrsmittel wird mit einer zugehörigen Emissionsrate verrechnet und mit 231 Euro/t CO₂ bewertet.

4. welche Treibhauswirkung im NKV bei den von Baden-Württemberg für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes angemeldeten Maßnahmen berechnet wurden (bitte einzeln und dabei auch das Jahr der Berechnung dieses Wertes aufführen);

Aus den standardisierten Bewertungen ergeben sich die Werte für folgende Vorhaben:

| Projekt | Version | Bezugsjahr | CO₂-Einsparung durch die Umsetzung der Maßnahme in t/Jahr |
|------------------------------|----------------|-------------------|---|
| Kombilösung Karlsruhe | 2000 | 2025 | 10.378 |
| Breisgau-S-Bahn | 2006 | 2025 | 5.116 |
| Mobinetz Heidelberg | 2006 | 2025 | 4.494 |
| Linie 2 Ulm | 2006 | 2025 | 2.035 |

Erläuterung:

In der Standardisierten Bewertung werden die Projektwirkungen für ein Bezugsjahr ermittelt, insofern ist das Jahr der Berechnung unerheblich.

5. *welche Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrspläne oder ähnliche Gutachten und Verkehrskonzepte der Landesregierung auf kommunaler Ebene in Baden-Württemberg bekannt sind, die eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um mehr als zehn Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu erreichen in der Lage sind;*
6. *welcher Art die Infrastrukturvorhaben sind, die in den unter Ziffer 5 erwähnten Konzepten aufgeführt sind (bitte die zehn am häufigsten genannten Infrastrukturen auflisten und jeweils angeben, ob diese für die Erreichung des Gesamtziels von hoher Bedeutung sind, lediglich andere Maßnahmen ergänzen oder von geringer Bedeutung sind).*

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Land und die nachgeordneten Behörden führen keine Übersichten oder Statistiken über die Maßnahmen in oder die Klimawirksamkeit von Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrsplänen oder ähnlichen Gutachten auf kommunaler Ebene. Eine systematische Auswertung ist deshalb kurzfristig nicht möglich.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor