

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Mütze**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 14.12.2011

Gesamtverkehrsplan II

Die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans befindet sich in der Konzeptionsphase. Der fortgeschriebene Gesamtverkehrsplan soll in der zweiten Jahreshälfte 2012 vorliegen und wird nach seiner Vorlage im Kabinett dem Landtag zur Kenntnis übermittelt.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Inwieweit gedenkt die Staatsregierung die Bürgerschaft und Fachöffentlichkeit in die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplanes einzubinden?
2. Inwieweit ist diese Einbindung öffentlich?
3. Welchen Beitrag zum Klimaschutz bzw. welches konkrete CO₂-Minderungsziel gedenkt die Staatsregierung den einzelnen Verkehrsträgern im Verkehrssektor zuzuschreiben, nachdem das Bayerische Energiekonzept eine wesentliche Aufgabe darin sieht, Emissionen deutlich zu senken?
4. Welchen Beitrag zur Primärenergieeinsparung gedenkt die Staatsregierung den einzelnen Verkehrsträgern im Verkehrssektor zuzuschreiben, nachdem das Bayerische Energiekonzept eine wesentliche Aufgabe darin sieht, den Energieverbrauch zu senken?
5. Wie beurteilt die Staatsregierung den Energieverbrauch des Flugverkehrs in Bayern, nachdem schon seit 1985 die Fliegerei mehr Energie als die Eisenbahn in Bayern verbraucht?
6. Was versteht die Staatsregierung unter der sachgerechten Ermittlung der jeweiligen externen Kosten im Zusammenhang mit der Förderung der Verkehrsverlagerung auf klimaschonende Verkehrsträger?
7. Wie gedenkt die Staatsregierung landesplanerisch ein vielfältiges Versorgungsangebot in den Ortszentren zu gewährleisten, um die Zahl der Fahrbewegungen zu reduzieren?

8. Wie steht die Staatsregierung dazu,
 - a) bei den Ausschreibungen von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft erneuerbare Traktionsenergien zu berücksichtigen bzw. die Dieseltraktion unter Fahrdradt zu vermeiden?
 - b) dass sich der Freistaat an der Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken beteiligt?

Antwort

**des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur,
Verkehr und Technologie**
vom 24.01.2012

Zu 1. und 2.:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Aufstellung des Gesamtverkehrsplans befindet sich derzeit noch in der konzeptionellen Phase. Aussagen zum konkreten Vorgehen können derzeit noch nicht getroffen werden.

Zu 3. und 4.:

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es ist derzeit nicht geplant, konkrete Einspar- oder Minderungsziele in den Gesamtverkehrsplan aufzunehmen. Allerdings befindet sich der Gesamtverkehrsplan momentan noch in der konzeptionellen Phase, sodass noch keine inhaltlichen Festlegungen getroffen werden können. Zur Umsetzung des Energiekonzepts ist es vorgesehen, Maßnahmen und Techniken für alle Verkehrsträger aufzuzeigen, die zu Energieeinsparungen und Emissionsminderungen führen und damit zum Klimaschutz beitragen. Zum einen sollen Maßnahmen dargestellt werden, die zu einer Verkehrsverlagerung auf die jeweils umweltfreundlichsten und energieeffizientesten Verkehrsträger beitragen. Weiterhin soll die Entwicklung ressourcen- und umweltschonender Betriebsverfahren und Antriebstechnologien zur Optimierung jedes einzelnen Verkehrsträgers angeregt werden. Zu berücksichtigen ist dabei insbesondere eine optimierte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel.

Zu 5.:

Die Staatsregierung misst dem Luftverkehr eine außerordentlich hohe Bedeutung für die Standortqualität der bayerischen Wirtschaft bei. Dieser trägt zur Sicherung der Position Bayerns in der Weltwirtschaft bei. Gleichzeitig muss der Luftverkehr jedoch so umweltschonend wie möglich gestaltet werden.

Ausweislich der Energiebilanz Bayern übersteigt der Endenergieverbrauch des Luftverkehrs den des Schienenverkehrs. Im Jahr 2009 betrug der Anteil des Luftverkehrs am Endenergieverbrauch des gesamten Verkehrs in Bayern 15,5 %, der Anteil des Schienenverkehrs 2,4 %.

Ein Grund hierfür liegt im methodischen Vorgehen bei der Erhebung der Zahlen. Der Länderarbeitskreis Energiebilanzen führt hierzu Folgendes aus:

„Da primärstatistische Angaben über den Energieverbrauch im Verkehrssektor nicht vorliegen, werden die Lieferungen an die einzelnen Verkehrsträger dem Verbrauch gleichgesetzt. Ausgewiesen wird nicht etwa der verkehrsbedingte Energieverbrauch der Wohnbevölkerung des jeweiligen Landes, sondern der Energieabsatz zur Erstellung von Fahrleistungen, ungeachtet dessen, wo diese erbracht werden. Mit dem Bilanzjahr 1995 werden auch die Lieferungen von Otto-, Diesel- und Flugkraftstoffen an militärische Dienststellen in den Verkehrsverbrauch einbezogen, soweit hierzu Angaben vorliegen.“

D. h. für die Energieverbräuche des Luft- und des Schienenverkehrs können aus methodischen Gründen jeweils nur die Absatzzahlen herangezogen werden. Der Fehler, der sich aus der Differenz von Absatz und tatsächlichem Verbrauch auf bayerischem Gebiet ergibt, bleibt unberücksichtigt. Für den Schienenverkehr dürften Absatz und Verbrauch nahezu identisch sein, wohingegen beim Flugverkehr angesichts der überwiegend internationalen Verbindungen nur ein sehr geringer Teil des Absatzes auch tatsächlich in Bayern verbraucht werden dürfte.

Weiterhin ist zu beachten, dass ein alleiniger Vergleich der kalorischen Energieverbräuche auf Endenergieebene (hier: Verkehr) nur bedingt aussagekräftig ist, da die verschiedenen Energieträger unterschiedliche „Qualitäten“ aufweisen. Der Energieverbrauch beim Schienenverkehr wird zu über 80 % durch elektrischen Strom gedeckt. Der zur Erzeugung des Stroms notwendige Energieeinsatz wird jedoch im Umwandlungssektor bilanziert. Abhängig von der Art der Erzeugung (Erzeugungsmix) kann dieser ein Mehrfaches des Stromverbrauches auf Endenergieebene betragen.

Unabhängig davon hat der Luftverkehr seit 1985 deutlich an Bedeutung gewonnen. Beispielsweise erhöhte sich der Anteil des Luftverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung im deutschlandweiten Personenverkehr von 2,1 % im Jahr 1985 auf 5,6 % im Jahr 2008. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich der Anteil des Schienenpersonenverkehrs nur von 7,1 % im Jahr 1985 auf 7,6 % im Jahr 2008. Die Beförderungsmenge im Luftfrachtverkehr hat international ebenfalls erheblich

zugenommen. Gleichzeitig konnte aufgrund technischer Weiterentwicklungen erreicht werden, dass der Kraftstoffverbrauch des Weltluftverkehrs deutlich langsamer wächst als die Verkehrsleistung. Der spezifische Kraftstoffverbrauch der Flugzeuge konnte innerhalb von 30 Jahren um mehr als zwei Drittel reduziert werden. Triebfeder sind hierbei auch die Luftfahrtunternehmen selbst, die deutliche Kosteneinsparungen über die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs realisieren können.

Zu 6.:

Unter „externen Kosten des Verkehrs“ sind alle Kosten zu verstehen, die durch Verkehrsteilnehmer verursacht, jedoch nicht von ihnen selbst getragen werden. Während die „internen Kosten“ von den Verkehrsteilnehmern selbst getragen werden (Zeitaufwand, Fahrzeug- und Kraftstoffkosten etc.), kommt für „externe Kosten“ zunächst die Gesellschaft auf (Straßenbau, Folgen von Unfällen, Luftverschmutzung etc.). Zu den externen Kosten zählen Unfallkosten, Klimaschäden, Luftverschmutzung, Lärm, Natur und Landschaftsverbrauch. Die Berechnung externer Kosten ist wirtschaftswissenschaftlich höchst umstritten. Daher muss zunächst untersucht werden, wie die externen Kosten sachgerecht ermittelt und den jeweiligen Verkehrsträgern angelastet werden können, um einen fairen Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander zu gewährleisten. Diese Aufgabe stellt sich nicht nur für Bayern, sondern europaweit.

Zu 7.:

Mit dem Zentrale-Orte-System enthält das geltende Landesentwicklungsprogramm (LEP) ein maßgebliches Instrument zur Sicherstellung einer flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen der Daseinsvorsorge in zumutbarer Entfernung. Durch die Bündelung der zentralörtlichen Einrichtungen in den zentralen Orten und deren Konzentration in deren Siedlungs- und Versorgungskernen werden die Verkehre gebündelt, die Auslastung des ÖPNV befördert, der Individualverkehr reduziert und damit die Umwelt entlastet. Für die Bürger ergeben sich Vorteile, etwa durch die gute Erreichbarkeit und die kurzen Wege bei der Nutzung mehrerer Einrichtungen.

Mit der Ausrichtung, eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten, dient das Zentrale-Orte-System auch maßgeblich der Umsetzung des Leitziels der gleichwertigen Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen. Das System zielt ferner darauf ab, die Einrichtungen auch dann vorzuhalten, wenn sie etwa aufgrund abnehmender Bevölkerung nicht mehr voll ausgelastet sind.

Zur Gewährleistung eines vielfältigen Versorgungsangebots in den Ortszentren tragen auch die Festlegungen im LEP zur Steuerung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung bei. Das sog. Anbindungsziel, wonach Neubauflächen möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten ausgewiesen werden sollen, dient dazu, eine weitere Zersiedelung der Landschaft zu verhindern und die Inanspruchnahme von freien Flächen möglichst gering zu halten. Der im LEP festgelegte Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung zielt darauf ab, dass vorhandene Flächenpotenziale

und die Möglichkeiten der Nachverdichtung innerhalb bestehender Siedlungen genutzt werden. Diese Vorgaben dienen der Erhaltung kompakter Siedlungsstrukturen mit funktionsfähigen und attraktiven Innenstädten und Ortskernen, so dass wohnortnahe Versorgungseinrichtungen besser erreicht werden können. Die Zahl der Fahrbewegungen in den Ortszentren wird dadurch nachhaltig reduziert.

Auch das Einzelhandelsziel des LEP zielt darauf ab, die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte und die verbraucher-nahe Versorgung zu sichern. Dabei kommt den Innenstädten und Ortskernen eine besondere Bedeutung zu. Durch die Vorgaben des LEP zur Lage von Einzelhandelsgroßprojekten innerhalb der Gemeinde werden eine enge räumliche Zuordnung von Einzelhandelsstandorten und Wohnbebauung und die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr sichergestellt. Damit trägt das Einzelhandelsziel zu einer Reduzierung von Versorgungsfahrten bei. Durch die Begrenzung zulässiger Verkaufsflächen wird zudem die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte und damit insbesondere auch der innerstädtischen Versorgungsstrukturen gesichert.

Auch im künftigen LEP soll am bewährten Zentrale-Orte-System sowie an Vorgaben zur Anbindung von Neubauflächen und zur Steuerung des großflächigen Einzelhandels festgehalten werden. Dabei sollen die Festlegungen gerade auch an die Anforderungen, die sich durch den demografischen Wandel ergeben, angepasst werden.

Zu 8. a):

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft ist bemüht, bei der Konzeption der Ausschreibungen von Schienenpersonen-nahverkehrsleistungen soweit wie möglich Fahrten von brennkraftbetriebenen Fahrzeugen unter Fahrdrakt zu vermeiden. Dies lässt sich aber vor allem im Zulauf auf Ballungsräume und größere Knotenbahnhöfe nicht immer vermeiden. Zudem weist das bayerische Schienennetz große Elektrifizierungslücken auch auf stark befahrenen Strecken und in Ballungsräumen auf (Allgäu, Nord- und Südostbayern, bayerisches Oberland), sodass eine energieeffizientere Ausgestaltung des Angebots mit elektrischen Fahrzeugen hier nicht möglich ist.

Die Berücksichtigung regenerativer Energien erfolgt bei elektrischer Traktion durch die Tatsache, dass die bahneigene Stromerzeugung in Bayern zu 100 % in Wasserkraftwerken erfolgt. Die bayerischen Wasserkraftwerke tragen jedoch bundesweit nur zu etwa 10 % zur Bahnstromerzeugung bei. Daher werden bei höherem Bahnstrombedarf auch andere Energiequellen genutzt.

Bei brennkraftbetriebenen Fahrzeugen fehlt es bislang an Alternativen vonseiten der Schienenfahrzeugindustrie, die eine Nutzung regenerativer Energien bzw. aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnenen und damit CO₂-neutralen Energieträgern erlauben. Möglichkeiten zur Energierückgewinnung auch bei brennkraftbetriebenen Fahrzeugen fördert der Freistaat Bayern derzeit in einem Pilotprojekt bei der Westfrankenbahn. Hier speichert ein Dieselmotortriebwagen beim Bremsen zurückgewonnene elektrische Energie, die für das Anfahren wieder zur Verfügung steht. Das Projekt hat 2011 den Sonderpreis für herausragende unternehmerische oder wissenschaftliche Leistungen durch das Cluster Bahntechnik im Rahmen des Wettbewerbs „Innovationspreis Intelligenz für Verkehr und Logistik“ erhalten.

Technisch lässt sich das höchstmögliche Maß an Energieeffizienz nur mit elektrischer Traktion erreichen. Hierfür ist erforderlich, dass der Bund bzw. die bundeseigene DB Netz AG als verantwortlicher Betreiber der Schieneninfrastruktur ihre im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf festgeschriebenen Elektrifizierungsvorhaben so schnell wie möglich realisiert.

Zu 8. b):

Gemäß Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz liegt die Vorhaltung der Schienenwege originär in der Zuständigkeit des Bundes. Darunter fällt auch die Elektrifizierung von Schienenstrecken. Eine Kostenbeteiligung des Freistaats bei Elektrifizierungen, die auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes geplant und finanziert werden, ist für die Staatsregierung daher grundsätzlich nicht darstellbar. Einzige Ausnahme stellt hier die Elektrifizierung der Strecke von Geltendorf nach Lindau dar, für die der Freistaat eine Vorfinanzierung von 55 Mio. € fest zugesagt hat. Dies war der besonderen Situation geschuldet, dass ansonsten die Vorfinanzierungszusage der Schweiz mit 50 Mio. € zurückgenommen worden wäre, weil der Bund seiner Finanzierungsverpflichtung zu diesem Zeitpunkt nicht nachkommen konnte.

Der Freistaat hat sich bei Elektrifizierungsmaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beteiligt. So finanzierte die Staatsregierung im Rahmen des S-Bahn-Ergänzungsnetzes Nürnberg die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Lauf – Hartmannshof mit einem Anteil von 40 % mit und übernahm auch die Planungskosten. Im Großraum München ist beabsichtigt, die Elektrifizierung der Linie A Dachau – Altomünster aus GVFG-Mitteln zu finanzieren.