

## **KLEINE ANFRAGE**

**der Abgeordneten Jutta Wegner, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**Verkehr und Klimaschutz in Mecklenburg-Vorpommern  
und**

## **ANTWORT**

**der Landesregierung**

Im Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sind in Anlage 2 ([https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/anlage\\_2.html](https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/anlage_2.html)) die zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030 für verschiedene Sektoren festgelegt – darunter auch für den Verkehrssektor. Demnach muss bis zum Ende des Jahrzehnts die Jahresemissionsmenge im Bereich Verkehr drastisch reduziert werden. Hierfür trägt auch das Land Mecklenburg-Vorpommern Verantwortung. Die bisherigen Maßnahmen werden dafür jedoch aller Voraussicht nach nicht ausreichen und auch das im Sommer vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr vorgelegte Sofortprogramm wurde hinsichtlich seiner zu erwartenden Wirkung teils scharf kritisiert (vergleiche <https://www.tagesschau.de/inland/klima-plan-wissing-101.html> <https://expertenrat-klima.de/news/news-veroeffentlichung-des-pruefberichts-zu-den-sofortprogrammen-2022-fuer-den-gebaeude-und-verkehrssektor/>).

1. Auf welche Weise bilanziert die Landesregierung die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor?  
Welche Methodik nutzt die Landesregierung?

Die Basis bilden die jährlich verbrauchten Kraftstoffmengen. In Kombination mit entsprechenden durch das Umweltbundesamt zur Verfügung gestellten Emissionsfaktoren erfolgt die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor. Grundlage ist das Methodenhandbuch, welches im Rahmen des Länderarbeitskreises Energiebilanzen (LAK) laufend abgestimmt wird und damit bundesweit in den Ländern Anwendung findet.

2. Wie entwickelten sich die energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor in Millionen Tonnen pro Jahr ab 2009 bis heute (vergleiche Aktionsplan Klimaschutz Mecklenburg-Vorpommern 2010, Tabelle 2 Seite 11)?

Die energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor haben sich im Zeitraum von 2009 bis 2018 wie nachfolgend dargestellt entwickelt. Aktuellere Daten sind zurzeit in der Erarbeitung.

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
CO <sub>2</sub> -Emissionen in Millionen Tonnen	3,14	3,39	3,34	3,32	3,38	3,36	3,37	3,47	3,32	3,25

3. Hat die Landesregierung bisher ein Klimaschutzszenario erarbeitet und damit Klimaschutzziele für den Verkehrssektor definiert?  
Wenn nicht, warum nicht?
- a) Wie viel CO<sub>2</sub> will die Landesregierung bis wann im Verkehrssektor reduzieren?
  - b) Welche Studien, Gutachten, Prognosen und anderes hat die Landesregierung zum Themenkreis Klimaschutz und Verkehr in den vergangenen fünf Jahren angefertigt beziehungsweise in Auftrag gegeben?
  - c) Welche dieser unter b) erfragten Publikationen sind wo veröffentlicht?

Für Mecklenburg-Vorpommern liegt kein sektorspezifisches Klimaschutzszenario vor. Sektorspezifische Ziele wurden von der Bundesregierung erstmalig 2019 im Bundesklimaschutzgesetz definiert.

#### **Zu a)**

Aktuell liegen keine Minderungspfade für den Verkehrssektor vor.

#### **Zu b)**

Entsprechend der aktuellen Koalitionsvereinbarung soll Mecklenburg-Vorpommern bis 2040 klimaneutral sein. Für die Realisierung dieses Klimaschutzziels hat die Landesregierung im September 2022 nach öffentlichem Ausschreibungsverfahren eine Studie beauftragt, die die Treibhausgasminderungsziele, Zielpfade und Maßnahmenvorschläge sektorspezifisch für Mecklenburg-Vorpommern in Abstimmung mit den Stakeholdern des Landes entwickeln soll. Der Sektor Verkehr wird ein Bestandteil sein.

Weiterhin werden regelmäßig Treibhausgasbilanzen für Mecklenburg-Vorpommern erstellt, es liegen Daten bis 2018 vor.

Ferner wurde im Auftrag der Landesregierung 2020 eine Machbarkeitsstudie für den Einsatz alternativer Antriebe im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Mecklenburg-Vorpommern angefertigt.

**Zu c)**

Die unter 3 b) genannten Publikationen sind auf den Seiten des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Tourismus und Infrastruktur Mecklenburg-Vorpommern wie nachstehend verlinkt veröffentlicht.

Treibhausgasbilanzen:

<https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/wm/Service/Publikationen/?sa.veroeff.category.id=6&sa.veroeff.category.name=Energie>

Machbarkeitsstudie für den Einsatz alternativer Antriebe im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Mecklenburg-Vorpommern:

[https://www.regierung-mv.de/static/Regierungsportal/Ministerium%20f%C3%BCr%20Energie%2c%20Infrastruktur%20und%20Digitalisierung/Dateien/Downloads/IFB\\_2020-202130-007\\_Schlussbericht\\_20200724%20%28002%29.pdf](https://www.regierung-mv.de/static/Regierungsportal/Ministerium%20f%C3%BCr%20Energie%2c%20Infrastruktur%20und%20Digitalisierung/Dateien/Downloads/IFB_2020-202130-007_Schlussbericht_20200724%20%28002%29.pdf)

4. Hat die Landesregierung in Vorbereitung der Maßnahmen (zum Beispiel Straßenbauvorhaben), die sie für den Bundesverkehrswegeplan anmeldete, die aus den Maßnahmen resultierenden klimarelevanten Emissionen bestimmen lassen?  
Wenn nicht, warum nicht?

Im Rahmen der strategischen Umweltprüfung (SUP) zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) und der Nutzen-Kosten-Analyse wurden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verschiedene Ermittlungen von umweltrelevanten Immissionsparametern für alle Maßnahmen des BVWP durchgeführt. Diese sind auf projektspezifischen Datenblättern im Projektinformationssystem PRINS<sup>1</sup> dargestellt und im Internet veröffentlicht. Insgesamt lässt sich daraus entnehmen, ob nach der zugrundeliegenden Methodik der SUP zum BVWP eine Reduktion der Betriebsleistung im Personen- und Güterverkehr oder eine Erhöhung dieser Betriebsleistung ermittelt wurde und ob eine projektspezifische Positiv- oder Negativbilanz der Treibhausgasemissionen vorliegt.

Diese Analyse der klimarelevanten Emissionen auf BVWP-Ebene wird in der weiteren Vorhabenplanung in Abhängigkeit vom Planungsstand des Projektes in der Regel durch eine vorhabenbezogene Verkehrstechnische Untersuchung (VTU) mit Ermittlung der Treibhausgasemissionen unteretzt (siehe Frage 5).

<sup>1</sup> siehe: <https://www.bvwp-projekte.de/>

5. Plant die Landesregierung, die im Bundesverkehrswegeplan angemeldeten und enthaltenen Straßenbaumaßnahmen, die noch nicht planfestgestellt sind, in Anwendung des Bundes-Klimaschutzgesetzes und der dazu ergangenen Rechtsprechung neu zu bewerten?  
Wenn nicht, warum nicht?

Im Rahmen der Linien- und Entwurfsplanung werden alle Straßenbauvorhaben umfangreich hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen untersucht. Die bisherige Betrachtung des Schutzgutes Klima wird seit Ende 2021 in einem Fachbeitrag Klimaschutz oder einem separat ausgewiesenen Kapitel Klimaschutz in der Umweltverträglichkeitsprüfung/im Umweltbericht unter Berücksichtigung des Klimaschutzgesetzes vorgenommen. Dabei werden die klimarelevanten Emissionen des Verkehrs über ein Verkehrsgutachten und die durch den Bau und Betrieb der Anlage entstehenden Lebenszyklusemissionen über die im Bundesverkehrswegeplan empfohlene Methodik errechnet und ausgewiesen. Es erfolgt entsprechend eine Aussage zur Klimaverträglichkeit. Die Bilanzierung der Emissionen aus Landnutzungsänderungen werden in der Regel über eine verbale Einschätzung und Bewertung vorgenommen. Anschließend wird eine möglichst klimaeffiziente Planung der notwendigen projektbedingten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen empfohlen.

6. Wie verteilen sich aktuell in Mecklenburg-Vorpommern die klimarelevanten Emissionen aus dem Verkehrssektor auf die Bereiche motorisierter Individualverkehr (MIV), Bus- und Lkw- beziehungsweise straßengebundener Transportverkehr, Bahnverkehr, Schiffsverkehr sowie Schienenverkehr?  
Wie haben sich die Anteile seit 1990 verändert?

Hierzu liegt der Landesregierung entsprechendes Datenmaterial nicht vor.

7. Wie hoch sind in Mecklenburg-Vorpommern die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Personenkilometer im MIV, im Schienenfernverkehr, im Schienennahverkehr, im Bus- und im Flugverkehr?  
Wie haben sich diese Emissionen seit 1990 entwickelt?

Hierzu liegt der Landesregierung entsprechendes Datenmaterial nicht vor.

8. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen im MIV seit 1990 in Mecklenburg-Vorpommern entwickelt (Personenkilometer)?

Hierzu liegt der Landesregierung entsprechendes Datenmaterial nicht vor.

9. Wie hat sich die Zahl der zugelassenen Pkw und der Motorräder in Mecklenburg-Vorpommern seit 1990 entwickelt (bitte jährlich angeben)?
- a) Wie hat sich der Anteil an Pkw mit Ottomotoren und an Dieselfahrzeugen in dieser Zeit entwickelt?
  - b) Wie hat sich der Anteil an Pkw mit Gasbetrieb, mit Hybridantrieben sowie die Zahl der Pkw mit Elektroantrieb entwickelt?

Die Daten zu den Antworten 9, a) und b) basieren auf den Angaben des Kraftfahrtbundesamts zum Stichtag 1. Januar des jeweiligen Jahres. Die verfügbaren Daten<sup>2</sup> reichen lediglich bis ins Jahr 2009 zurück.

#### **Zu 9 und a)**

Die Fragen 9 und 9 a) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Entwicklung der zugelassenen PKW und Motor- beziehungsweise Krafträder in Mecklenburg-Vorpommern sowie die der Anteile an PKW mit Ottomotoren (Benziner) und an Dieselfahrzeugen sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Jahr	Bestand Krafträder	PKW-Bestand				
		Gesamt	davon Benzin		davon Diesel	
			absolut	Anteil in Prozent	absolut	Anteil in Prozent
2009	50 373	801 800	635 485	79	158 501	20
2010	52 634	809 762	629 131	78	171 620	21
2011	54 298	815 906	622 675	76	183 423	22
2012	55 935	819 575	614 067	75	195 092	24
2013	57 420	820 717	601 547	73	208 033	25
2014	59 063	821 255	589 257	72	220 608	27
2015	61 153	825 797	580 410	70	233 950	28
2016	63 022	832 708	573 813	69	247 609	30
2017	64 960	840 968	569 296	68	260 012	31
2018	66 747	848 812	568 258	67	268 434	32
2019	68 650	856 882	569 404	66	274 499	32
2020	70 833	864 963	568 532	66	281 270	33
2021	74 528	876 602	566 842	65	287 817	33
2022	77 653	881 398	558 976	63	289 654	33

<sup>2</sup> siehe [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz\\_Bestand/fz\\_b\\_jahresbilanz\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz_Bestand/fz_b_jahresbilanz_node.html)

**Zu b)**

In der nachfolgenden Tabelle ist die Entwicklung des Anteils an Pkw mit Gasbetrieb, mit Hybridantrieben sowie die Zahl der Pkw mit Elektroantrieb dargestellt.

<b>Kraftstoff-/ Antriebsart</b>		<b>Benzin</b>		<b>Diesel</b>		<b>Gas</b>		<b>Hybrid</b>		<b>Elektro</b>	
<b>Jahr</b>	<b>PKW (gesamt)</b>	<b>Bestand</b>	<b>Anteil in Prozent</b>	<b>Bestand</b>	<b>Anteil in Prozent</b>	<b>Bestand</b>	<b>Anteil in Prozent</b>	<b>Bestand</b>	<b>Anteil in Prozent</b>	<b>Bestand</b>	<b>Anteil in Prozent</b>
2009	801 800	635 485	79	158 501	20	7 353	0,92	437	0,05	12	0,00
2010	809 762	629 131	78	171 620	21	8 430	1,04	556	0,07	13	0,00
2011	815 906	622 675	76	183 423	22	9 060	1,11	718	0,09	13	0,00
2012	819 575	614 067	75	195 092	24	9 479	1,16	906	0,11	22	0,00
2013	820 717	601 547	73	208 033	25	9 873	1,20	1 192	0,15	61	0,01
2014	821 255	589 257	72	220 608	27	9 827	1,20	1 478	0,18	76	0,01
2015	825 797	580 410	70	233 950	28	9 553	1,16	1 751	0,21	126	0,02
2016	832 708	573 813	69	247 609	30	9 085	1,09	2 018	0,24	176	0,02
2017	840 968	569 296	68	260 012	31	8 526	1,01	2 584	0,31	252	0,03
2018	848 812	568 258	67	268 434	32	7 864	0,93	3 528	0,42	418	0,05
2019	856 882	569 404	66	274 499	32	7 341	0,86	4 705	0,55	626	0,07
2020	864 963	568 532	66	281 270	33	6 805	0,79	7 051	0,82	1 003	0,12
2021	876 602	566 842	65	287 817	33	6 371	0,73	4 765	0,54	1 963	0,22
2022	881 398	558 976	63	289 654	33	6 118	0,69	20 779	2,36	5 579	0,63