

Verkehrsprognose 2051 im Faktencheck

Stand 17.05.2023

Verkehrsprognose 2051	Kritik der Bahnverbände
<p>1. Starkes Wachstum des Lkw-Verkehrs (+54 Prozent) wird nicht durch Fahrermangel ausgebremst</p>	<p>a. Laut Prognose fehlen bereits heute 70.000 Lkw-Fahrer, auch wird eine „steigende Tendenz“ eingeräumt (der BGL geht beim Fahrermangel von einem jährlichen Anstieg um 15.000 aus). Dennoch behauptet die Prognose ohne weitere Begründung, dass ein jährlicher Anstieg der realen Lohnkosten um 1,2 Prozent zur „Deckung des Bedarfs“ reicht.</p> <p>b. Da autonom fahrende Lkw laut Prognose beim Fahrermangel keine Abhilfe schaffen werden („bis 2040 keine Marktdurchdringung“) würden für das prognostizierte Wachstum zehntausende zusätzliche Lkw-Fahrer benötigt – und dies bei einem sich jährlich verschärfenden Fahrermangel.</p>
<p>2. Starkes Wachstum des Lkw-Verkehrs (+54 Prozent) wird nicht durch Anstieg der Lkw-Maut ausgebremst</p>	<p>a. Die Prognose rechnet bis 2040 mit einem Lkw-Mautsatz von 35ct/Lkw-km (für Lkw mit mehr als drei Achsen). Der Lkw-Mautsatz wäre demnach auch in 17 Jahren nahezu unverändert (laut Gesetzentwurf der Bundesregierung beträgt die Lkw-Maut bereits ab 1.12.2023 für Euro 6-Lkw mit vier Achsen 32,4ct/Lkw-km und für Euro 6-Lkw mit fünf oder mehr Achsen 34,8ct/Lkw-km).</p> <p>b. Die Begründung in der Prognose: zwar gebe es künftig eine „zusätzliche Belastung mit CO2-Komponente“, aber „bis 2040 wird die Flotte weitgehend CO2-frei sein“, was den Mautsatz wieder senke. Aus Sicht der Bahnverbände reines Wunschdenken (siehe Punkt Klimaschutz).</p>
<p>3. Starkes Wachstum des Lkw-Verkehrs (+54 Prozent) wird nicht durch Klimaschutz ausgebremst</p>	<p>a. Alle Hoffnungen des Bundesverkehrsministeriums im Straßengüterverkehr ruhen laut Prognose auf dem Einsatz von Battery Electric Vehicles (BEV), die auch bei schweren Lkw mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 26 Tonnen die „maßgebliche Zukunftstechnologie“ sein sollen und bis zum Jahr 2040 „zu über 75% eingesetzt“ werden sollen – „trotz Reichweitenproblematik, Ladedauer und Batteriegewicht/-volumen“</p> <p>b. Aus Sicht der Bahnverbände reines Wunschdenken, heißt es doch zurecht in der Prognose „aktuell ist noch keine geeignete Lösung in Sicht“. Und: „Daimler zieht sich aus diesem Segment zurück und konzentriert sich auf Wasserstoff-betriebene Lkw“. Komplette Ignorierung wird in der Prognose der teure und zeitaufwändige Ausbau einer Ladeinfrastruktur für Lkw (Megacharger). Die limitierenden Effekte bei der Reichweite von Lkw-Batterien werden somit einfach ausgeblendet.</p>

Verkehrsprognose 2051	Kritik der Bahnverbände
<p>4. Die Annahme sinkender Strompreise führt zu einem unrealistisch starken Wachstum des Lkw-Verkehrs (+54 Prozent)</p>	<p>a. Die Verkehrsprognose 2040 legt ausschließlich Preise für den Haushaltsstrom zugrunde. Es fehlt eine Prämisse zu Industriestrom und damit zum Einsatz im elektrisch betriebenen Güterverkehr. Die Annahme für die Entwicklung von privat verbrauchtem Strom ist eine Preissenkung von real minus 14% bis 2040.</p> <p>b. Strom macht für den (batterie-)elektrischen Lkw (BEV) rund 25% seiner Betriebskosten aus, beim Schienengüterverkehr ist der Kostenanteil nur etwa halb so hoch; daher werden hier die Stromkosten für den Lkw-Verkehr künstlich kleingerechnet und führen zu einem unrealistisch starken Wachstum des BEV-Lkw-Verkehrs im Vergleich zum Schienengüterverkehr.</p>
<p>5. Die Annahme niedriger CO₂-Preise führt zu einem unrealistisch starken Wachstum des Lkw-Verkehrs (+54 Prozent)</p>	<p>a. Der Prognosewert einer Abgabenbelastung von 120 \$ / t CO₂ ist für 2040 viel zu niedrig angesichts der aktuellen Preise (90 \$ / t). Die Bundesregierung kalkuliert im aktuellen Gesetzentwurf zur Lkw-Mautnovelle bereits mit 200 € / t. Das Umweltbundesamt rechnet für 2030 mit 241 € / t (real) bzw. für 2050 mit 286 € / t (real) – im Mittel für das Jahr 2040 also mit rund 260 € / t.</p> <p>b. Von einer niedrigen Kalkulation der CO₂-Preise (Entwicklung Emissionshandel) profitiert in den Prognoseergebnissen der Straßengüterverkehr. Schließlich werden 99,9 Prozent der Lkw-Verkehrsleistung mit fossilen Antrieben erbracht, während es im Schienengüterverkehr lediglich 3 Prozent sind. Im Preiswettbewerb zwischen Lkw und Güterbahn ein klares Prämissen-Foul zugunsten des Lkw.</p>
<p>6. Das Wachstum des Schienengüterverkehrs (+33%) wird durch ein Ausbaumoratorium ausgebremst</p>	<p>a. Die Verkehrsprognose 2051 unterstellt keinen weiteren Ausbau der Trassenkapazität für den Schienengüterverkehr, der über die Planungen für das Jahr 2030 hinausgeht („vordringlicher Bedarf“ Bundesverkehrswegeplan, Deutschlandtakt).</p> <p>b. Während bei der Bundesverkehrswegeplanung im Schienenbereich lediglich der Vordringliche Bedarf realisiert werden soll, berücksichtigt die Prognose bei den Bundesfernstraßen neben dem „vordringlichen Bedarf“ zusätzlich die im Bau befindlichen Maßnahmen des „weiteren Bedarfs“.</p> <p>c. Die Logistikbranche weist in ihren Modellierungen für den Schienengüterverkehr eine signifikante Nachfragesteigerung und damit einen deutlich höheren Trassenbedarf für den Schienengüterverkehr aus, der nicht berücksichtigt wurde.</p> <p>d. Nicht berücksichtigt oder zumindest bewertet sind in der Prognose auch absehbare Kapazitätssteigerungen auf der Schiene durch die Sanierung der Hochleistungskorridore bis 2030</p>

Verkehrsprognose 2051	Kritik der Bahnverbände
<p>7. Das Wachstum des Schienengüterverkehrs (+33%) wird durch ein Innovationsmoratorium ausgebremst</p>	<p>a. Während bei der Straße aus heutiger Sicht unrealistische Innovationspfade für das Jahr 2040 als gegeben angenommen werden (siehe Punkt Klimaschutz), nimmt die Verkehrsprognose bei der Schiene nicht mehr als das bereits 2030 erreichte (in 2040 dann flächendeckende) ETCS Level 2 an.</p> <p>b. Deutliche Kapazitätswirkungen entstehen aber erst mit Level 3 (durch ‚Moving Block‘-Prinzip in der Leit- und Sicherungstechnik); diese Innovation sollte mindestens auf den großen Güterverkehrskorridoren angenommen werden.</p>
<p>8. Das Wachstum des Schienengüterverkehrs (+33%) wird durch unrealistische Annahmen beim Kapazitätswuchs klein gerechnet</p>	<p>a. Die Prognose rechnet mit einem „Kapazitätseffekt“ durch die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) von „ca. 2 %“.</p> <p>b. Die Bahnbranche rechnet durch die Einführung der DAK mit einem Kapazitätswuchs für die Güterbahnen von 15 Prozent.</p>
<p>9. Das Wachstum des Schienengüterverkehrs (+33%) wird durch die Beschränkung auf 740 Meter lange Güterzüge ausgebremst</p>	<p>a. Die Beschränkung in der Prognose auf ein 740m-Netz bis 2040 ist wenig ambitioniert. Zur Kapazitätserweiterung der wichtigsten Schienengüterverkehrskorridore ist dort ein Ausbau auf Zuglängen von 1.500 m sinnvoll.</p> <p>b. Die digitale automatische Kupplung ermöglicht Zuglängen oberhalb 740m, schöpft ihr Potenzial damit umso mehr aus.</p>
<p>10. Das Wachstum des Schienengüterverkehrs (+33%) wird im wachstumsstärksten Segment, dem Kombinierten Verkehr (KV), ausgebremst</p>	<p>a. Die Gutachter empfehlen dem Bund „keine gezielten Förderungen von intermodalen Verkehrsangeboten“ und machen diese Annahme zur Prognose-Prämisse für den „Ausbau von KV-Standorten“.</p> <p>b. Auch werden keinerlei Verbesserungen bei der Koordination der Verkehrsmittel (Transportgefäße, Verladetechniken, Verladeorte) im Kombinierten Verkehr unterstellt.</p>