

Verkehrsprognose 2051 im Faktencheck

Ein Spickzettel Stand 17.05.2023



Annahme BMDV: Straßengüterverkehr wächst um **54 Prozent**

Kritik der Bahnverbände:



Schon heute **fehlen 70.000 Lkw-Fahrer**.
→ Mangel verschärft sich nach Einschätzung der Lkw-Branche.



Prognose: **Lkw-Maut bleibt bis 2040 konstant**.
→ Unrealistisch. Straßengüterverkehr wird teurer werden und dadurch im Wettbewerb mit der Schiene unattraktiver.



Prognose setzt auf **batteriebetriebene 40-Tonnen-Lkw** – räumt aber selbst ein, dass noch **keine geeignete Lösung in Sicht** ist (Reichweite, Ladedauer).



Die Annahme **sinkender Strompreise** und zu niedriger CO₂-Preise führt zu einem **unrealistisch** starken Wachstum des Lkw-Verkehrs (Prämisse zu Industriestrom fehlt).
→ Stromkosten für E-Lkw werden künstlich klein gerechnet



Viel **zu niedrige CO₂-Preise**
→ (aktuell 90 \$ / t; für 2040 werden 120 \$ / t CO₂ angenommen)



Annahme BMDV: Schienengüterverkehr wächst um **33 Prozent**

Kritik der Bahnverbände:



Prognose **unterstellt Ausbaumoratorium**:
→ Trassenkapazität für den Schienengüterverkehr wird demnach nicht über die bisherigen Planungen des BVWP 2030 hinaus ausgebaut.



Schiene: nur **vordringlicher Bedarf** des Bundesverkehrswegeplans wird berücksichtigt.
Straße: neben vordringlichem Bedarf werden **zusätzliche Kapazitätssteigerungen berücksichtigt, u.a. im Bau befindliche Maßnahmen des „weiteren Bedarfs“**.



In der Prognose **fehlen Kapazitätssteigerungen** durch die Sanierung der **Hochleistungskorridore** bis 2030.



Einführung **Digitale Automatische Kupplung**:
Prognose: 2% Kapazitätssteigerung
Bahnbranche: 15% Kapazitätssteigerung



Prognose **beschränkt sich auf 740 Meter lange Güterzüge**. Tatsächlich ist für mehr Kapazität ein Ausbau für 1.500 Meter lange Züge sinnvoll.