

# 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Preise**  
→ (aktuell 90 \$ / t; für 2040 werden 120 \$ / t CO<sub>2</sub> 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.