

BUND-Einordnung Basisprognose zur Verkehrsprognose 2040

Nach langem Warten hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing am 24.10.24 die Basisprognose zur Verkehrsprognose 2040 vorgestellt. Mit der Aufstellung der Verkehrsprognose 2040 soll die Grundlage für die weiteren Planungen von Schienenstrecken, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen gelegt werden. Der nun vorgelegte erste Teil, die Basisprognose, verfolgt trotz einigen guten Annahmen weiter eine veraltete Herangehensweise. Vor allem Naturschutzvorgaben und die Einhaltung der Klimaziele werden ignoriert.

Auf Seite 28 heißt es folgerichtig: „Damit wird das im Klimaschutzgesetz gesetzte Ziel einer Minderung aller THG-Emissionen bis zum Jahr 2040 um 88 % im Verkehrsbereich verfehlt.“. Ursachen der Zielverfehlung sind vor allem bei der massiven Steigerung des Güterverkehrs auf der Straße (plus 34%) und einer nichtexistierenden Verringerung der Treibhausgasemissionen beim weiter wachsenden Flugverkehr zu finden: diese sinken laut Prognose lediglich von 38,3 in 2019 auf 32,8 Mio Tonnen in 2040. Und das, obwohl die Prognose davon ausgeht, dass 2040 34% des fossilen Kerosins durch „Sustainable Aviation Fuels“ (SAF) ersetzt sind. Zusätzlich wird unterstellt, dass im Jahr 2040 10% der eingesetzten Kraftstoffe im Straßenverkehr E-fuels sind. Dabei ist völlig unklar, wie, wo und zu welchen Kosten die benötigten Mengen dieser beiden strombasierten Kraftstoffe hergestellt werden sollen. E-Fuels sind um den Faktor 4 ineffizienter als die direkte Stromnutzung in E-Autos.

Positiv ist die Annahme, dass der Personenverkehr auf der Straße sinkt und zudem davon ausgegangen wird, dass 2035 ff. 98 Prozent der Neuzulassungen batterieelektrische Pkw (BEV) sind. Die Basisprognose geht von einem BEV-Anteil von 63,7 Prozent im Bestand 2040 aus. Diese Voraussetzungen sind sehr ambitioniert. Um diese Zahlen zu erreichen, muss der „Hochlauf“ von E-Autos deutlich beschleunigt und die aktuelle europäische Flottenregulierung für Pkw und das weitgehende Zulassungsverbot für Verbrennerfahrzeuge ab 2035, anders als aktuell von einigen Akteuren diskutiert, beibehalten werden.

Als weitere, aus Sicht des BUND als positiv zu bewertende Prämisse wird beispielsweise das Bestehen einer Pkw-Maut von 5 Cent/km auf übergeordneten Straßen, also sowohl Autobahnen und Bundesstraßen, als auch Land- und Kreisstraßen angenommen. Dies ist eine langjährige Forderung des BUND, wobei wir uns hier noch eine Differenzierung nach Energie- und Ressourcenverbrauch vorstellen könnten. Ebenfalls seit vielen Jahren von uns gefordert und unter den Prämissen der Basisprognose zu finden, sind Null-Emissionszonen in Städten, in die keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor einfahren dürfen und eine Verringerung der Parkflächen in Kombination mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung und deutlich erhöhten Parkkosten von 300 € pro Jahr für den Bewohnerparkausweis. Auch hier können wir vom BUND eine Staffelung nach sozialen oder ökologischen Aspekten vorstellen.

Nur in Teilen positiv, und aus unserer Sicht auch unrealistisch, sind die Annahmen, dass bis 2040 die Bedarfspläne der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße enthaltenen 'fest disponierten' (plus Engpassbeseitigung), 'vordringlicher Bedarf' (plus Engpassbeseitigung) realisiert sind. Für den Verkehrsträger Straße werden zudem bereits realisierte bzw. im Bau befindliche Projekte des WB* als fertig angenommen. Dies ist nicht nur aus klima- und umweltpolitischen Gesichtspunkten vor allem bei der Straße als nicht erstrebenswert anzusehen, sondern ist auch in Anbetracht der finanziellen Mittel wohl nicht darstellbar.



Eine weitere, eher mit Vorsicht zu genießende, Annahmen sind, neben den oben bereits erwähnten, hohen E-Fuels-Anteilen im Straßenverkehr von 10%, die mit 3 US-Dollar pro KG sehr niedrig angesetzten Herstellungskosten für Wasserstoff. Gleichzeitig heißt es auf Seite 95: „Wasserstoff zum Betrieb von Lkw wird 2040 knapp und teuer sein [...]“. Auch hier sind E-Lkw die wesentlich energieeffizientere und klimafreundliche Lösung.

Es zeigt sich, dass es sowohl negative, als auch durchaus positive Prämissen in der Basisprognose der Verkehrsprognose 2040 gibt. Mit Blick auf die von uns als positiv eingeordneten Prämissen, sehen wir aktuell noch Handlungsbedarf bei der Schaffung der gesetzlichen Grundlagen, bspw. für Pkw-Maut und Null-Emissions-Zonen.

Und trotz aller aus unserer Sicht als eher kritisch zu betrachtender Prämissen, schafft es Herr Wissing mit der Basisprognose nicht, die nationalen und internationalen, rechtlich verbindlichen Klimavorgaben für den Verkehr einzuhalten.

Was zudem gänzlich fehlt ist die Berücksichtigung von nationalen und internationalen Naturabkommen. Aktuelle Naturschutzvorgaben müssen zu Veränderungen bei der Verkehrswegeplanung führen. Eine Liste der seit der Aufstellung des BVWP im Jahr 2016 veränderten Gesetze, Programme und Co finden sich in Abbildung 4, S.19

<https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0906.pdf>

Die Basisprognose der Verkehrsprognose 2040 wird vom BMDV als Grundlage für die seit Monaten überfälligen Bedarfsplanüberprüfung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 genutzt. Die Basisprognose unterstellt, dass vor allem der Güterverkehr stark ansteigt und der Lkw weiter Güterverkehrsmittel Nummer eins bleibt. Straßenbaubefürworter sehen sich durch die Prämissen in der Auffassung gestärkt, dass alle aktuell im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen, über 1000 Aus- und Neubauprojekte mit Kosten von (heute) 100 Milliarden Euro, weiterhin gebaut werden sollten. Mit Blick auf Sanierungsstau und marode Brücken, ist es weder sinnvoll noch realistisch an den Aus- und Neubauplänen bei Autobahnen und Bundesstraßen festzuhalten. Für die Autobahn-Ausbauprojekte gibt es die klima- und naturschonende Alternative der Temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF), die etwa ein Zehntel des Anbaus von zusätzlichen Fahrstreifen kostet und schneller zu realisieren wäre.

Aus Sicht des BUND muss eine zielführende Verkehrsprognose zeigen, wie die Infrastrukturentwicklung unter vollumfänglicher Einhaltung aller Naturschutz- und Klimavorgaben zum Erhalt unserer Lebensgrundlagen gelingen kann. Dazu müssen die Beiträge unterschiedlicher Infrastrukturplanungen und -strategien zur Zielerreichung Gegenstand der Prognose selbst sein. Zudem kann mit einer zielgerichteten Infrastrukturplanung, die Transformation zu einer ressourceneffizienteren und -ärmeren Wirtschaft unterstützt werden. Dies leistet Wissing's Basisprognose nicht. In einer umfassenden Prognose sollte es darum gehen zu zeigen, welche Auswirkungen unterschiedliche Ausgestaltungen der Infrastruktur auf zukünftige Mobilität und die Klimagerechtigkeit haben.

Deshalb dürfen jetzt anstehende, wichtige Entscheidungen, wie die Bedarfsplanüberprüfung zum Bundesverkehrswegeplan, nicht allein auf der Basisprognose aufbauen. Vielmehr braucht es schnellstens den noch fehlenden, zweiten Prognosefall, der „Beschleunigte globale Transformation 2040“ und eine vollumfängliche Berücksichtigung aller Naturschutz- und Klimavorgaben bei der Verkehrswege- und Mobilitätsplanung.

Kontakt/Ansprechpartner:

Jens Hilgenberg
Leiter Verkehrspolitik
E-Mail: jens.hilgenberg@bund.net
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.
Kaiserin-Augusta-Allee 5
10553 Berlin