

# Die Verkehrsprognosen 2040 und 2051

Die BMDV-Langfristprognose  
bis 2051 und die  
„Basisprognose 2040“:  
Warum sind die verwendeten  
Methoden verkehrs- und  
klimapolitisch inakzeptabel?

*Werner Reh, Richard Hartl*

Ein Projekt des



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Gefördert durch die



Dr. Joachim und Hanna Schmidt  
Stiftung für Umwelt und Verkehr

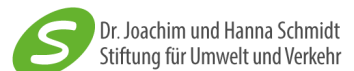
# Inhalt

1. Wie nutzt das BMDV die Verkehrsprognosen?
2. Kritik der Prognosemethoden und -Prämissen
3. Wie Gutachter und BMDV künftiges Verkehrswachstum prognostizieren und Verkehrspolitik selber machen
4. Fazit und sofort umzusetzende Forderungen

Quelle: Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI)  
[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7f/  
/The\\_Vicious\\_Cycle\\_of\\_Predict\\_and\\_Provide\\_de.svg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7f/The_Vicious_Cycle_of_Predict_and_Provide_de.svg)



Gefördert durch die:



# Verwendung und Interpretation von Verkehrsprognosen

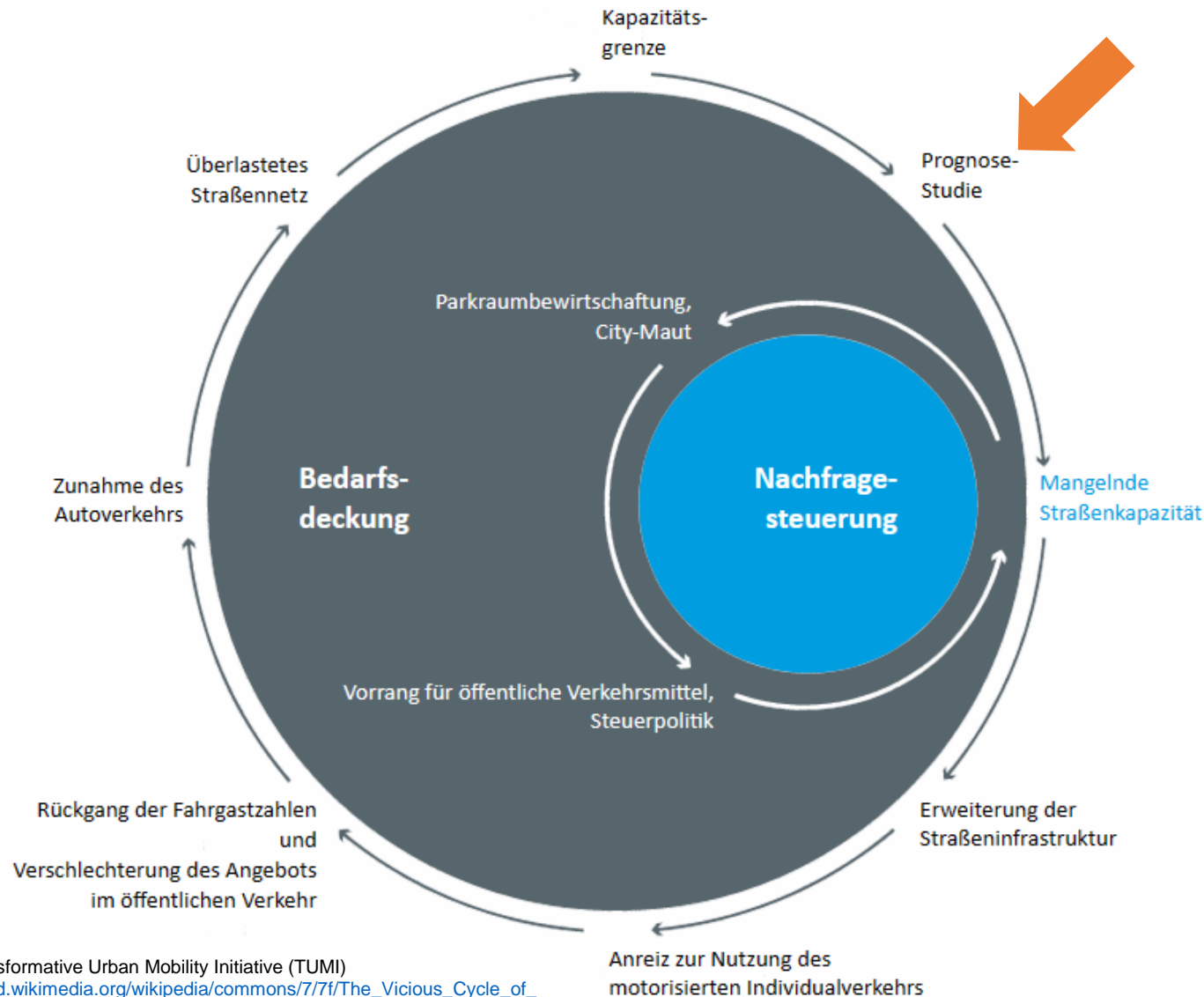


**VM Dr. Wissing zur Gleitenden Langfristprognose 2051:**  
„Ich richte meine Verkehrspolitik an den tatsächlichen Begebenheiten aus, an **Zahlen, Daten und Fakten** und **nicht an politischem Wunschdenken**. Die Ergebnisse der neuen Langfrist-Verkehrsprognose machen deutlich: **Der Verkehr in Deutschland wird in jeder Hinsicht zunehmen**. Um einen Verkehrsfarkt zu verhindern, brauchen wir jetzt dringend das **Deutschlandtempo für den Ausbau aller Verkehrsträger – auch der Straße**. Ich kämpfe dafür, dass die Menschen in unserem Land frei bestimmen können ihren Mobilitätsbedürfnissen nachkommen können und unsere Wirtschaft wächst – auch dank einer guten Verkehrsinfrastruktur.“

Quelle: BMDV

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/017-wissing-pk-verkehrsentwicklung-deutschland.html>

# Verwendung folgt dem „Teufelskreis“ der Bedarfsdeckung: Nach dem Motto „Predict and Provide“



Prognosen finden ohne öffentliche Debatten statt, verhindern diese und auch verkehrspolit. Entscheidungen

- Die Prognose sagt Verkehrswachstum voraus
- ...und legitimiert damit Realisierung von Aus- und Neubau von Fernstraßen
- Annahme Vollumsetzung BVWP 2030-Straßenprojekte einschl. induziertem Verkehr macht Prognose zu **selbsterfüllenden Prophezeiung**

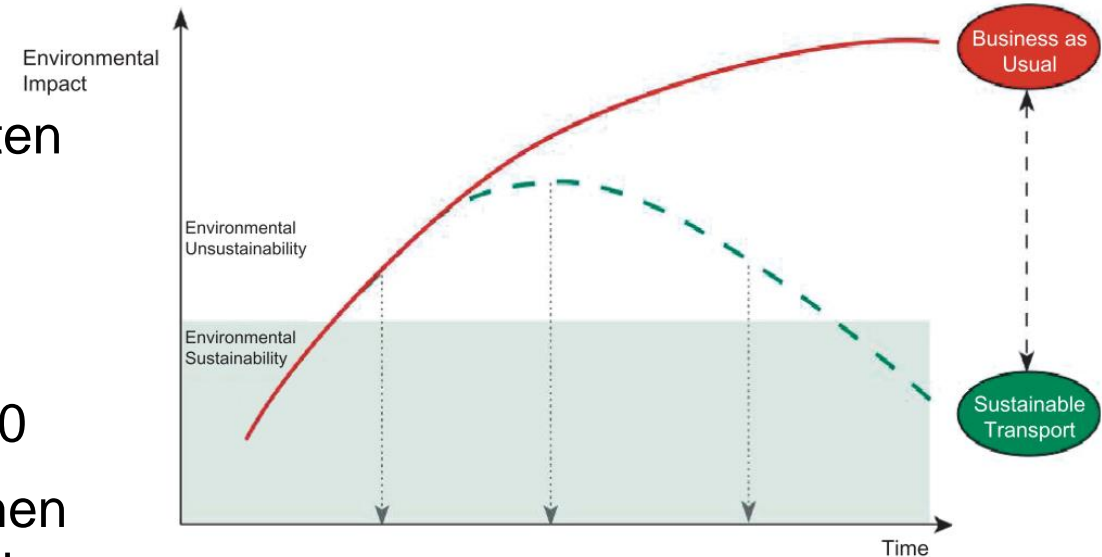
# Prognosen und Methoden i.A. des BMDV

Prognose	Aktualisierung	Prognosehorizont	Prognosefälle / Szenarien
<b>Gleitende Kurzfristprognose</b>	jährlich	2 Jahre	Voraussichtliche Entwicklungen
<b>Gleitende Mittelfristprognose</b>	jährlich	4 Jahre	Voraussichtliche Entwicklungen
<b>Gleitende Langfristprognose</b> (aktuell VP 2022 – bis 2051)	jährlich	ca. 30 Jahre	2 Prognosefälle: - Absehbarer Weg - Alternativer Weg
<b>Strategische Langfristprognose</b> (in Bearbeitung: Verkehrsprognose 2040; vorher Verkehrsprognose 2030 und 2025) [höhere Analysetiefe]	7 bis 10 Jahre (2007, 2014, 2023/24)	15-20 Jahre	2 Prognosefälle 2040: - „Basisprognose 2040“ (empirische Grundlage der BPÜ) - „Beschleunigte globale Transformation 2040“ 3 Szenarien für den Horizont 2050

- **„Basisprognose 2040“** oder **„Strategische Langfristprognose“**. Sie will Trendprognose sein plus **„beschlossene Politik“**.  
„Erkenntnisziel: Sie dienen zentral der Infrastrukturplanung (Bundesverkehrswegeplan, Bedarfspläne)“: **Bedarfsplanüberprüfung**  
**2. Prognose: „Beschleunigte globale Transformation“**. Kein konkreter Zweck, da sie erst nach der Basisprognose kommt, die Bedarfsplanüberprüfung zugrunde liegt.
- **Bei Gleitender Langfristprognose 2051:**  
„Erkenntnisziel: Überprüfung des Pfades zur strategischen Langfristprognose.“  
Zudem: **„Untersuchung alternativer Entwicklungspfade“**  
Was ist die Methode **„absehbarer Weg“**?
- **Keine echte Beteiligung** von anderen Ministerien, Interessenträgern und Öffentlichkeit. **Prognose-Begleitausschuss** hat Zweck: Rechtfertigung, Pseudobeteiligung.

# Akzeptierte Prognosemethoden wurden nicht genutzt

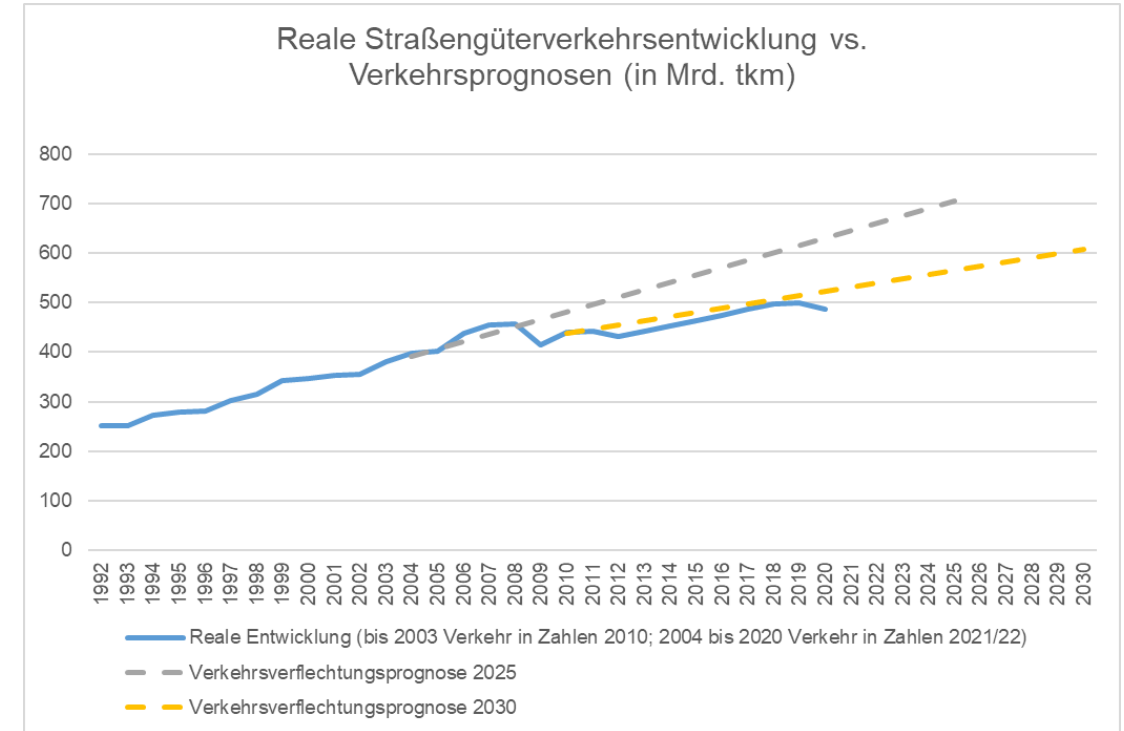
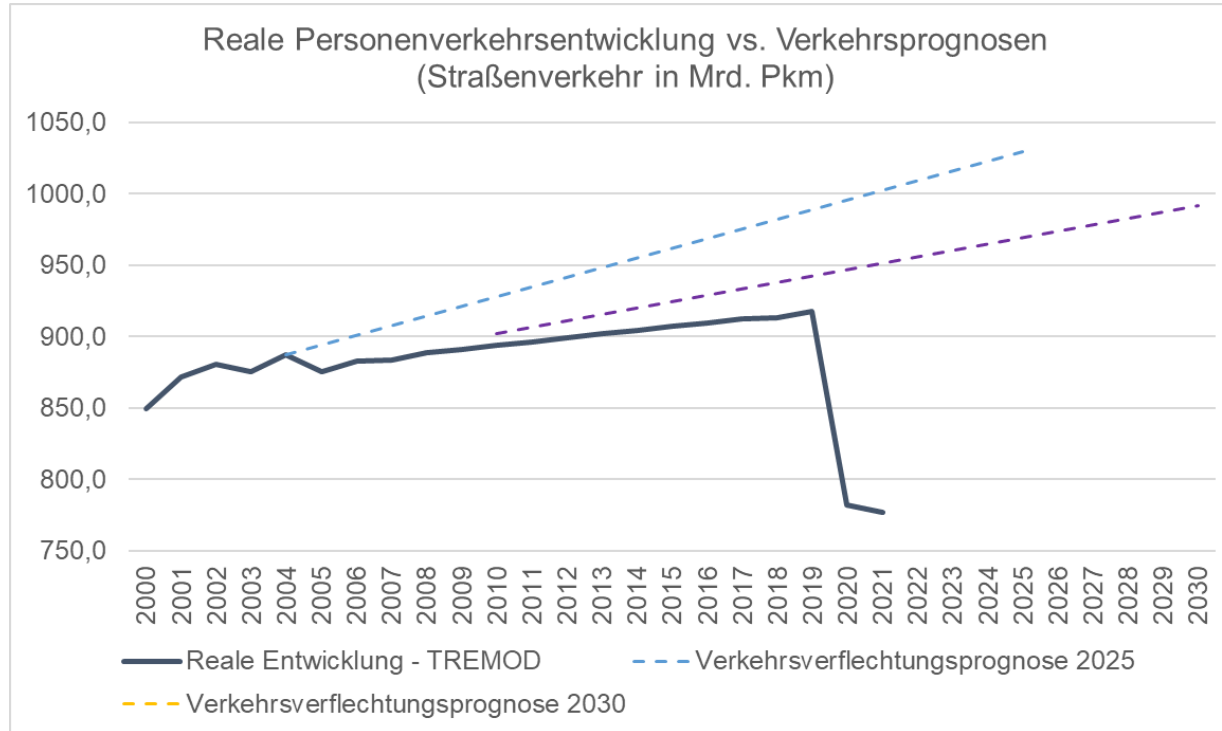
- **Business as Usual-Szenario** bzw. **Trendprognose** als Vergleichsbasis
  - Nur mit im Bau befindlichen Infrastrukturprojekten
  - plus beschlossene politische Maßnahmen
- **Festlegung von Zielen:** Wirkungsziele (Klima, Umwelt, Verkehrssicherheit etc.) und operative Ziele, wie 25% Schienengüterverkehrsanteil 2030
- **Gestaltungsszenarien**, die aufzeigen, mit welchen Politiken Ziele erreicht werden können (z.B. durch **Backcasting**), unter Einbeziehung von:
  - Infrastrukturaus-/umbau
  - ...und weiteren politischen Maßnahmen (Preise, Ordnungspolitik, Organisation, Information ...)
  - z. B.: Verlagerungs-, Antriebswendeszenario



Bildquelle: Hickman & Banister 2007: Looking over the horizon: Transport and reduced CO2 emissions in the UK by 2030

→ **Aktive Festlegung politischen Handlungspfades auf Grundlage der Prognosen und Szenarien statt „Predict and Provide“**

# Bisherige Prognosen und die reale Entwicklung



- Unsicherheiten als natürliches Problem von Prognosen (Zeiten-, Energie-, Mobilitätswende)
- Trendumbrüche sind prognostisch in einer Prognose kaum abbildbar – auch die zugrundeliegenden Verkehrsmodelle bilden eher vergangenes Verhalten ab

# Kritik der Prämissen der „Basisprognose 2040“

**Unsicherheiten („Zeitenwende“) werden aufgelöst: kaum Veränderungen bis 2040/2051. Alles bleibt so wie es ist...:**

**Pandemie und Energiekrise haben keinen Einfluss.**

**Keine Verhaltensänderung, keine umweltbewusste Mobilität. Autobesitz wächst weiter. Junge Erwachsene greifen wieder zum Auto. Frauen und ältere Menschen werden automobiler. Fleischverzicht führt zu mehr Soja-Importen (kontraproduktiv)?**

**Energie für den MIV bleibt billig (Rohöl: 75 USD/barrel in 2040). Erneuerbarer Strom günstig und für alle da (Pkw, Lkw, Stahl-, Zementindustrie, Wärmepumpen...)**

**Keine internationalen Handelskonflikte, Globalisierung wird weiter dominieren. Lieferketten und –abhängigkeiten werden nicht wesentlich verändert bzw. reduziert ...**



## **Klimaziele werden ignoriert, ebenso das Verlagerungsziel von 25 % Schienengüterverkehrsanteil in 2030 (Anteil 2021: 20,4 %):**

**Weder Basisprognose 2040 noch andere Szenarien als Zielszenarien (z.B. Backcasting) angelegt. Die Klimaziele sind keine Restriktion der Verkehrsentwicklung (EU-ETS: 120 USD je Tonne CO2)**

**Unklar, ob und wie die „Basisprognose 2040“ die Klimaschutzlücke berechnet (Lebenszyklusemissionen?). Interdisziplinarität ist nicht vorgesehen, Umweltgutachter sind nicht beteiligt**

**Das – bisher nicht entscheidungsrelevante - Szenario „Beschleunigte Globale Transformation 2040“ will „höheren Zielerreichungsgrad“ der Klimaziele, nicht aber Zielerfüllung**

**Unklar, wie CO2-Emissionen von - 15 Millionen? - E-Pkw (2030) gerechnet werden (reale Emissionen, welche Flotte ...). Wird 2030 überhaupt gerechnet als Stützschritt zu 2040?**

**Die Basisprognose setzt „Elektrifizierung des gesamten Fernstraßennetzes durch Oberleitungen“ also von 50.000 km plus Elektro-Lkw voraus. Zweck: CO2-Emissionen Lkw klein rechnen?**

## Gutachterprämissen machen/ersetzen Verkehrspolitik ohne öffentliche Debatte, ohne dafür legitimiert zu sein:

Umweltschädliche Subventionen bleiben: Dieselsubvention, Dienstwagenprivileg, Entfernungspauschale ... bleiben bestehen bis 2040/2050

Umsetzung der „laufenden“ und „vordringlichen Fernstraßenprojekte des BVWP 2030“ und „im Bau befindliche“ des Weiteren Bedarfs\* (Kosten 150 Mrd. €), plus Elektrifizierung 50.000 km Fernstr. (? Euro) plus digitale Signaltechnik Schiene (ETCS)

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Bahn „verschlechtert sich nicht“, bleibt wie sie ist. Was heißt das für den „Deutschlandtakt ab 2040“?  
49-Euro-Ticket ist nicht einberechnet!

5 ct/Pkw-Maut pro km auf „überörtlichen Straßen“ (Autobahnen, Bundesstr., Landstr., Kreisstraßen). Wann wurde/wird diese Maßnahme beschlossen?

Keine Verlagerung im Güterverkehr (25%-Ziel 2030 wird verfehlt). Lkw-Maut „mit CO2-Komponente“. Wasserstände der Flüsse unbeeinflusst durch den Klimawandel!

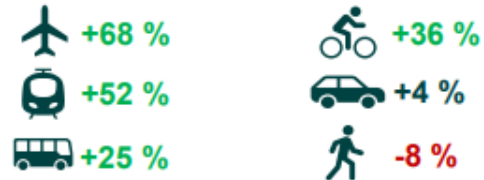
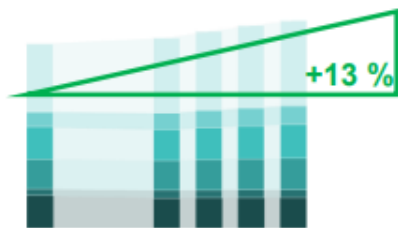
# Schräge Prämissen Langfristprogn. 2051 für mehr Verkehr

Prämissen auf V-Wachstum gerichtet (VP 2051):	Die Fakten:
Zahl der Erwerbstätigen minus 3,3 % (2051). <b>Berufsverkehr</b> durch Home-Office (nur) um 5,7 Prozent	Minus 2,4 % durch Home-Office ist eine extrem geringe Abnahme (Verkehrsaufkommen)
Das <b>Pkw-Verkehrsaufkommen</b> soll angeblich um 6,8 % zunehmen.	Mobilität in DEU (MID) stellt 2010-2019 einen Rückgang um 4,7% fest
<b>Transportweite des Güterverkehrs</b> soll von 154 km auf 174 km steigen.	Binnenländ. Transportweite zwischen 154-165 km (Max.wert 165 km 2010).
<b>Videokonferenzen</b> reduzieren Straßenverkehr und Bahnverkehr um 10%, inner-DEU Flugverkehr um 5-10 Prozent.	Der Geschäftsreiseverkehr soll aber um 4,7% zunehmen. Trotz der Annahmen zu Erwerbsbeteiligung und Videokonferenzen!

# Prognoseergebnis 2051: Straßenverkehr wächst

## Anstieg Personenverkehrsleistung

Veränderung 2019 – 2051



### Modal Split

Veränderung 2019 – 2051

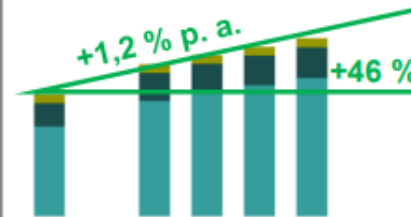


Die **Verkehrsleistung** im Personenverkehr nimmt bis 2051 zu. **Luftverkehr, Eisenbahn** und **Fahrrad** verzeichnen die stärksten Zunahmen.

Der Modal Split wird weiterhin vom **MIV** dominiert, dieser verliert jedoch zugunsten der Bahn.

## Anstieg Güterverkehrsleistung

Veränderung 2019 – 2051



### Modal Split

Veränderung 2019 – 2051



Der **Güterverkehr** nimmt weiterhin stark zu. Den höchsten Zuwachs verzeichnet der **Straßenverkehr**.

Daraus resultiert eine Veränderung des Modal Split zugunsten des **Straßengüterverkehrs**, während **Schiene** und **Binnenschifffahrt** verlieren.

# Fazit

- **Prognose als „Naturgesetz“:** BMDV reduziert seine Prognose auf **eine Zahl** (plus XY % Pkw/Lkw) zur Rechtfertigung von Straßenbau: ohne Gestaltungsoptionen, ohne öffentliche oder politische Diskussion, sondern Fortsetzung Old School-Verkehrspolitik
- **Keine klare Definition und Abgrenzung der einzelnen Prognosen:** „beschlossene Politik“, „absehbarer Weg“? Was und wo ist der „alternative Weg? „Basisprognose 2040“ **keine Trendprognose** sondern ein **Szenario der Gutachter** mit dem BMDV(-Referat). Das **Ergebnis** ist **abhängig** von den **gesetzten Prämissen**.
- **Klimaschutz und beschlossene verkehrspolitische Ziele werden vernachlässigt:** Gibt keine **Zielszenarien**. **Gutachter** und BMDV(-Referat) **machen Verkehrspolitik** ohne interministerielle Abstimmung, ohne öffentl. Debatten, ohne demokrat. Legitimation.
- Annahme Umsetzung **Straßenprojekte: self-fulfilling prophecy** durch den Neuverkehr
- **Prämissenauswahl & –operationalisierung** zielen auf **Straßenverkehrswachstum**
- **Alternative Methoden stehen bereit** → aktive Gestaltung der Verkehrspolitik für eine klima- und naturverträgliche Mobilität von Morgen, alternative Gestaltungsszenarien.

# Sofort umzusetzende Forderungen

- **Saubere Definition und Abgrenzung der Prognosefälle und -methoden:**
  - Business as Usual-Szenario (nur mit in Bau befindlichen Infrastrukturprojekten und tatsächlich beschlossener Politik): **Korrektur** der Prämissen der **Basisprognose 2040**
    - Sicherstellen, dass die „**Klimaschutzlücke**“ umfassend und ehrlich berechnet wird!
  - **Ziele** definieren (Klima, Umwelt, Verkehrssicherheit, Mobilität)
  - **Gestaltungsszenarien** zur Erreichung von Klimaschutzzielen 2030/2045 sowie Ziel zur Verlagerung Güterverkehr entwickeln → Alternative Prognosefälle („alternativer Weg“ statt „Beschleunigter globaler Transformation“) klar definieren und neu ausrichten
- **„Basisprognose“ der Verkehrsprognose 2040 nicht als Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung nutzen. Sie prüft Infrastrukturausbau nicht, setzt ihn voraus!**
- **Nutzung von Ziel-/Gestaltungsszenarien für die Bedarfsplanüberprüfung**
- **Echte interministerielle Zusammenarbeit und demokratische Legitimation sichern.**

# Vielen Dank für Ihre/Eure Aufmerksamkeit

[Werner.reh@bund.net](mailto:Werner.reh@bund.net)  
[Richard.hartl@bund.net](mailto:Richard.hartl@bund.net)