

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Langzeit-Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Verbände aus der Schienengüterbranche kritisieren die Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) als zu straßenfixiert und weitgehend realitätsfern. Marktentwicklungen und Innovationen auf der Schiene würden darin außen vor gelassen, das Wachstumspotenzial des Schienengüterverkehrs bewusst kleingerechnet (vgl. www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/faktencheck-verkehrsprognose/). Die „Allianz pro Schiene wirft Wissing [diesbezüglich eine] Falschaussage vor“ (background.tagesspiegel.de/mobilitaet/allianz-pro-schiene-wirft-wissing-falschaussage-vor?utm_source=bgmt+vorschau&utm_medium=email).

Nach Ansicht der Fragesteller handelt es sich bei der Verkehrsprognose des BMDV um eine der wichtigsten Grundlagen für die Planung, Finanzierung und Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Eine realistische und faktenbasierte Prognose ist daher für eine zukunftsfähige Planung unerlässlich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet das BMDV die vehemente Kritik aus der Industrie an der jüngsten Langzeit-Verkehrsprognose?
2. Aus welchen Gründen wurden die Abschätzung der Klimaeffekte und des Bedarfs an Kraftfahrern nicht in der Studie berücksichtigt?
3. Welche Kernpunkte bzw. Trends leitet das BMDV aus der Verkehrsprognose ab?
4. Wie verhalten sich aus Sicht des BMDV die Trends des Gutachtens zur beschleunigten Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene?
5. Wie begründet das BMDV den in der vorgestellten Prognose unterstellten Ausbau der Bahn – von der Umsetzung des Deutschlandtaktes bis hin zur Umsetzung der laut Masterplan Schienengüterverkehr vorgesehenen Maßnahmen, wo doch der tatsächliche Fortschritt beim Ausbau der Bahn weniger umfangreich ist?
6. Inwiefern ist der Güterstrukturwandel nach Auffassung des BMDV eine der Ursachen für die Entwicklung zugunsten der Straße?
7. Wie passt nach Auffassung des BMDV der nach eigenen Angaben Rückgang der Massen- und Energiegüter gepaart mit einem überdurchschnittlichen Wachstum straßenaffiner Güter zu den Zielen der Bundesregierung, den Anteil des Schienengüterverkehrs deutlich zu erhöhen?

8. Wie bewertet das BMDV aktuell die Potenziale der Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene, und hält sie die Entwicklung des Schienengüterverkehrs, so wie es im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für die 20. Legislaturperiode festgeschrieben ist, derzeit für realistisch?
9. Inwieweit ist eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße zur Erreichung der Klimaziele aus Sicht des BMDV erforderlich, wenn doch die Emissionen des Straßenverkehrs durch die Elektrifizierung der Flotte deutlich abnehmen werden?
10. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass ein starkes Wachstum des Lkw-Verkehrs laut der Prognose des BMDV nicht durch einen Mangel an Lkw-Fahrern ausgebremst wird (vgl. 230516_Verkehrsprognose_Faktencheck_komplett.pdf (allianz-pro-schiene.de))?
11. Wie hoch ist der Bedarf an zusätzlichen Lkw-Fahrern nach Erkenntnissen der Bundesregierung für das steigende Wachstum des Lkw-Verkehrs bis 2051?
12. Können, und wenn ja, wie, autonom fahrende Lkw nach Meinung der Bundesregierung für den Fahrermangel Abhilfe schaffen?
13. Warum geht die Prognose des BMDV davon aus, dass der Lkw-Mautsatz bis 2040 bei 35 Cent/Lkw-km (für Lkw mit mehr als drei Achsen) bleiben wird angesichts des Gesetzentwurfs der Bundesregierung, der ab dem 1. Januar 2024 eine deutliche Erhöhung der Lkw-Maut vorsieht (vgl. 230516_Verkehrsprognose_Faktencheck_komplett.pdf (allianz-pro-schiene.de))?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Annahme der Prognose des BMDV von einer Abgabenbelastung von 120 Euro/Tonne CO₂ für 2040, obwohl die Bundesregierung im aktuellen Gesetzentwurf zur Lkw-Maut mit 200 Euro/Tonne CO₂ kalkuliert (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-eines-dritten-gesetzes-aenderung-mautrechtlicher-vorschriften.pdf?__blob=publicationFile), und wie erklärt die Bundesregierung diese unterschiedliche Herangehensweise?
15. Wie ist die Prognose des BMDV bezüglich der Elektrifizierung der Pkw- und Lkw-Flotten (bitte tabellarisch nach Jahren, Pkw, Lkw und Antriebsart darstellen)?
16. Wie ist die Prognose des BMDV hinsichtlich des Ausbaus der Lade- und Tankstelleninfrastruktur in Bezug auf Elektromobilität und alternative Antriebe bei Pkw und Lkw?
17. Welche Maßnahmen leitet das BMDV aus der Prognose ab, um die Rahmenbedingungen für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu verbessern?
18. Inwiefern teilt das BMDV die Sorge von Industrie und Verbänden, dass aus der Prognose die Erkenntnis folgt, die Klimaschutzziele im Verkehrssektor seien nicht erreichbar, und wie beabsichtigt das BMDV, entsprechend gegenzusteuern oder darauf zu reagieren?
19. Welchen Stellenwert hat für das BMDV der Verkehrsträger Schiene im Vergleich zum Verkehrsträger Straße, und bedarf es ggf. einer besonderen Förderung eines einzelnen Verkehrsträgers?

20. Wird es nach Meinung der Bundesregierung durch die Sanierung der Hochleistungskorridore der Deutschen Bahn bis 2030 absehbare Kapazitätssteigerungen geben, wenn ja, warum unterstellt die Prognose des BMDV bis 2051 keinen weiteren Ausbau der Trassenkapazität für den Schienengüterverkehr, und wenn nein, warum nicht?
21. Welche sind die systemspezifischen Vorteile und Nachteile der einzelnen Verkehrsträger aus Sicht des BMDV?
22. Was meint das BMDV konkret mit der Aussage im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, es gelte „das bestmögliche Zusammenspiel aller Verkehrsträger anzustreben“ (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)152)?
23. Was versteht das BMDV unter einem „leistungsfähigen und klimaneutralen Verkehrsträger Straße“ (vgl. www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/tranспорт-logistik/bmdvverkehrsprognose-bis-2051-traegt-der-lkw-die-hauptlast-des-gueterverkehrs-3333501)?
24. Welche gesetzgeberischen und politischen Ziele verfolgt das BMDV konkret, wenn es verlangt, dass der Verkehrsträger Straße den an ihn gestellten Leistungsanforderungen gerecht und zu einem klimaneutralen Verkehrsträger werden muss (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)152)?
25. Wann plant das BMDV, die verkehrspolitischen Instrumente im Sinne einer nachhaltigen und vernetzten Mobilität zu überprüfen?
26. Welchen konkreten Beitrag zur Überprüfung der verkehrspolitischen Instrumente im Sinne einer nachhaltigen und vernetzten Mobilität kann die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ leisten?

Berlin, den 9. Juni 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

