



# HESSISCHER LANDTAG

19. 05. 2023

## Kleine Anfrage

**Klaus Gagel (AfD), Arno Enners (AfD), Andreas Lichert (AfD) und  
Dimitri Schulz (AfD) vom 14.03.2023**

**Verkehrsprognose 2051 in Hessen**

**und**

**Antwort**

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### **Vorbemerkung Fragesteller:**

Laut einer Prognose des Bundesverkehrsministeriums wird das Verkehrsaufkommen auf Deutschlands Straßen und Autobahnen bis zum Jahr 2051 stark zunehmen. Demnach wird es beim Güterverkehr einen Zuwachs von 46 % geben. Davon entfallen 55 % auf die Straße und 33 % auf die Schiene. Im Bereich Personenverkehr werde es ebenfalls starke Zuwächse in allen Verkehrsarten (Luft, Schiene und Auto) geben. Im Bereich Autoverkehr rechnet das Bundesverkehrsministerium mit einem Wachstum von 13 %. Das Verkehrsministerium weist darauf hin, dass der aktuelle Bundesverkehrsplan auf veralteten Daten aus dem Jahr 2010 basiert. Da Hessen mit einem dichten Autobahn- und Straßennetz eine zentrale Rolle im Gesamtverkehrsnetz Deutschlands bzw. Europas einnimmt, liegt es nahe, die vom Bundesverkehrsministerium erstellte Verkehrsprognose in die Planungen des hessischen Verkehrsministeriums aufzunehmen.

### **Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:**

Die obenstehenden Prognoseergebnisse sind der vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) beauftragten und im März 2023 vorgestellten „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose – Prognose 2022“ entnommen. Bisher wurde vom Bundesverkehrsministeriums nur eine 64-seitige Präsentation mit den Ergebnissen veröffentlicht, das Gutachten selbst ist bisher nicht veröffentlicht. In der Präsentation ist dargestellt, dass sich die Verkehrsleistung auf der Wasserstraße, Schiene und Straße insgesamt mit einem Zuwachs von 46 % stärker als das Verkehrsaufkommen mit 30 % entwickle. Dies basiere auf einer Erhöhung der mittleren Transportweiten von 156 km (2019) auf 174 km (2051).

Mit dieser erstmalig erstellten „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ will der Bund eine Erkenntnislücke in seinem bisherigen System der Verkehrsprognosen schließen, das bislang zum einen mit der sogenannten „Gleitenden Mittelfristprognose“ auf einen kurz- und mittelfristigen Ausblick auf die Entwicklungen der nächsten drei Jahre und zum anderen mit der „Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose“ auf die Infrastrukturplanung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans und der Bedarfsplanüberprüfungen abstellt.

Ziel der künftig jährlich geplanten „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ soll es sein, mit reduziertem Aufwands- und Detaillierungsgrad zu überprüfen, ob sich die „Strategische Langfrist-Verkehrsprognose“ weiterhin im richtigen Rahmen bewegt. Zudem soll sie die Prognose einer langfristigen Zeitreihe zur Abbildung verkehrlicher Entwicklungen im Zeitverlauf ermöglichen.

Die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes dient nicht der Infrastrukturplanung. Im Rahmen der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ wird keine Umlegung des Verkehrsaufkommens auf die Infrastruktur vorgenommen. Sie ist daher für die Ableitung benötigter Infrastrukturprojekte und deren Planung und Dimensionierung weder vorgesehen noch geeignet.

Grundlage für die Infrastrukturplanung, d.h. für die Erstellung des Bundesverkehrswegeplans und der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen, Schienen und Wasserstraßen, ist weiterhin die „Strategische Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes, die derzeit mit dem Prognosehorizont 2040 neu erstellt wird. Auf dieser Grundlage sollen die obengenannten Bedarfspläne des Bundes überprüft werden.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung die Prognose des Bundesverkehrsministeriums in Bezug auf das zukünftige Verkehrsaufkommen in Hessen?

Die Landesregierung begrüßt die Erstellung der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“, weist aber darauf hin, dass diese nicht als Grundlage der Infrastrukturplanung – weder auf Bundes- noch auf Landesebene – verwendet werden kann.

Frage 2. Welche Auswirkungen wird der starke Zuwachs des LKW-Verkehrs auf die Autobahnen und Straßen in Hessen haben?

Diese können aus der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes nicht abgeleitet werden. In der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ wird das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung auf Basis von Kreisregionen und kreisfreien Städten prognostiziert. Eine streckenbezogene Prognose liegt derzeit nicht vor und ist im Rahmen der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ auch nicht vorgesehen.

Frage 3. Wie hoch beziffert die Landesregierung die Kosten für die durch die Zunahme des Güterverkehrs verursachten Schäden an der im Verantwortungsbereich des Landes Hessen liegenden Infrastruktur? Bitte nach Straße und Schiene aufschlüsseln.

Zwar differenziert die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ des BMDV nach Verkehrsträgern, es erfolgte aber keine Netzumlegung auf die Infrastruktur. Daher lassen sich keine Belastungen bzw. Engpässe für einzelne Strecken innerhalb des Straßen-, Wasser- oder Schienennetzes in Deutschland ableiten. Insoweit ist es auch nicht möglich, Kosten für die durch die Zunahme des Güterverkehrs verursachten Schäden zu beziffern, die – insbesondere bei der Schiene – in der Zuständigkeit des Bundes liegt, da es sich in Hessen nahezu vollständig um bundeseigene Schieneninfrastruktur handelt.

Frage 4. Welchen Ausbaubedarf an der Verkehrsinfrastruktur plant die Landesregierung, um dem zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen zu begegnen?

Frage 5. Welche Regionen und Streckenabschnitte in Hessen werden am meisten von dem zu erwartenden Verkehrszuwachs betroffen sein?

Frage 6. Welche Verkehrsinfrastrukturprojekte plant die Landesregierung angesichts der Prognose des Bundesverkehrsministeriums in Hessen zu beschleunigen, um den zu erwartenden Anforderungen an das Verkehrsnetz gerecht zu werden?

Die Fragen 4 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Aus der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes ergibt sich kein über den bisherigen Bedarfsplan hinausgehender Auftrag des Bundes an das Land Hessen zum Ausbau der Straßeninfrastruktur im Sinne der Auftragsverwaltung. Die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ weist Zunahmen im Personenverkehr für Süd- und Mittelhessen aus. Eine streckenbezogene Prognose liegt jedoch nicht vor. Für den Güterverkehr liegen keine auf Regionen bezogenen Aussagen zum Verkehrsaufkommen vor.

Den Ausbaubedarf der im Eigentum des Bundes stehenden Schieneninfrastruktur plant der Bund auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans einschließlich der Vorhaben für die Realisierung des Deutschlandtaktes, dem derzeit eine „Strategische Langfrist-Verkehrsprognose“ zugrunde liegt. Der Ausbau der Schienenwege des Bundes erfolgt sodann auf der Grundlage des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes.

Was das Ziel der Planungsbeschleunigung betrifft, liegt die Zuständigkeit hierfür beim Bund, da es sich ausschließlich um Bundesgesetze handelt. In der Koalitionsvereinbarung der die Bundesregierung tragenden Parteien wurde bestimmt, dass die Planungszeiten halbiert werden sollen. Das Bundeskabinett hat am 03.05.2023 dem Gesetzesentwurf zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich beschlossen, so dass das Gesetzgebungsverfahren eingeleitet worden ist.

Zudem hat das BMDV im Dezember 2022 den Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene vorgelegt, dessen Maßnahmenvorschläge derzeit geprüft und in Gesetzesänderungen überführt werden sollen. Die Landesregierung unterstützt und fördert den Ausbau der Schieneninfrastruktur auf allen Ebenen, einschließlich der Bereitstellung einer Komplementärfinanzierung für Vorhaben, die auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes seitens des Bundes gefördert werden.

Frage 7. Wie hoch schätzt die Landesregierung den finanziellen Bedarf insgesamt für den notwendigen Ausbau und die Ertüchtigung des hessischen Straßennetzes aufgrund der Verkehrsprognose in den nächsten zehn Jahren?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes ist für die Ableitung benötigter Infrastruktur und deren Finanzierungsbedarf nicht geeignet.

Frage 8. Welche Erklärung hat die Landesregierung für die Tatsache, dass trotz aller Bemühungen, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, der Straßengüterverkehr laut der Prognose des Bundesverkehrsministeriums in den nächsten Jahren stark zunehmen wird?

In der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes wird dargestellt, dass einer der Gründe für die Entwicklung zugunsten der Straße bis zum Jahre 2051 der starke Rückgang der Massen- und Energiegüter (z.B. Kohle, Koks, Mineralölprodukte, Erze) sei, zugunsten eines prognostizierten überdurchschnittlichen Wachstums straßenaffiner Güter, wie Postsendungen.

Aus heutiger Sicht hat das im Vergleich stärkere Wachstum des Straßengüterverkehrs zum Schienengüterverkehr nach Ansicht der Landesregierung verschiedene Ursachen: Neben der größeren Flexibilität des Straßengüterverkehrs fehlen im Schienennetz des Bundes derzeit Kapazitäten für zusätzliche Transporte. Vorhaben, die auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans der Engpassauflösung und Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten dienen, befinden sich in Hessen in unterschiedlichen Phasen der Planung. Dazu kommt, dass die Schiene, besonders wenn Umladevorgänge auf die Schiene oder umfangreiche Zugbildungs- oder Rangierarbeiten erforderlich sind, im Vergleich teurer sein kann als ein Transport auf der Straße. Die unterschiedlichen Kosten sind auch dadurch verursacht, dass keine adäquate Anlastung externer Kosten erfolgt – würden diese einbezogen, ergäben sich Kostenvorteile bei der Schiene.

Im Rahmen des Fahrplankonzepts des Deutschlandtaktes, das im Auftrag des Bundes für einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan erarbeitet wurde, sind auch für den Schienengüterverkehr Fahrplantrassen enthalten. Die „Strategische Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes mit dem Prognosehorizont 2051 unterstellt die Realisierung aller Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans und des Deutschlandtaktes.

Frage 9. Plant die Landesregierung, eine eigene aktualisierte Verkehrsprognose für Hessen zu erstellen?

Der Prognosehorizont der hessischen Verkehrsprognosen orientiert sich am jeweils aktuellen Prognosehorizont der „Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes (derzeitiger Prognosehorizont: 2035), da diese Grundlage für die Infrastrukturplanung ist. Eine Aktualisierung der hessischen Verkehrsprognosen erfolgt dementsprechend nach Vorliegen einer aktuellen „Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes, die im Jahr 2024 vorliegen soll.

Wiesbaden, 10. Mai 2023

**Tarek Al-Wazir**