

Mehr Menschen, mehr Güter, also auch mehr Autos – und mehr Straßen. Davon ging der Bundesverkehrsminister fest aus. Jetzt sagt eine Greenpeace-Studie das Gegenteil vorher. Droht neuer Streit um den Autobahnausbau?

Von Markus Balsler  
12. Januar 2024

Wie bewegen sich die Menschen in Deutschland Mitte dieses Jahrhunderts fort? Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) wollte das im vergangenen Jahr von Forschern ganz genau wissen, schließlich muss die Regierung ja das Straßennetz der Zukunft planen. Die Antwort eines Gutachtens für sein Ministerium ließ im März dann keine Zweifel: An mehr Straßenverkehr kommt Deutschland bis 2051 nicht vorbei. Der Vorhersage zufolge wird der Personenverkehr um sieben Prozent steigen, der Güterverkehr gar um gut 50 Prozent. Wissing's Fazit: „Wir brauchen auch den beschleunigten Ausbau der Straße, wenn wir unseren Wohlstand sichern wollen.“

## Güterverkehrsaufkommen

Angaben in Millionen Tonnen

■ Schiene ■ Straße ■ Wasser



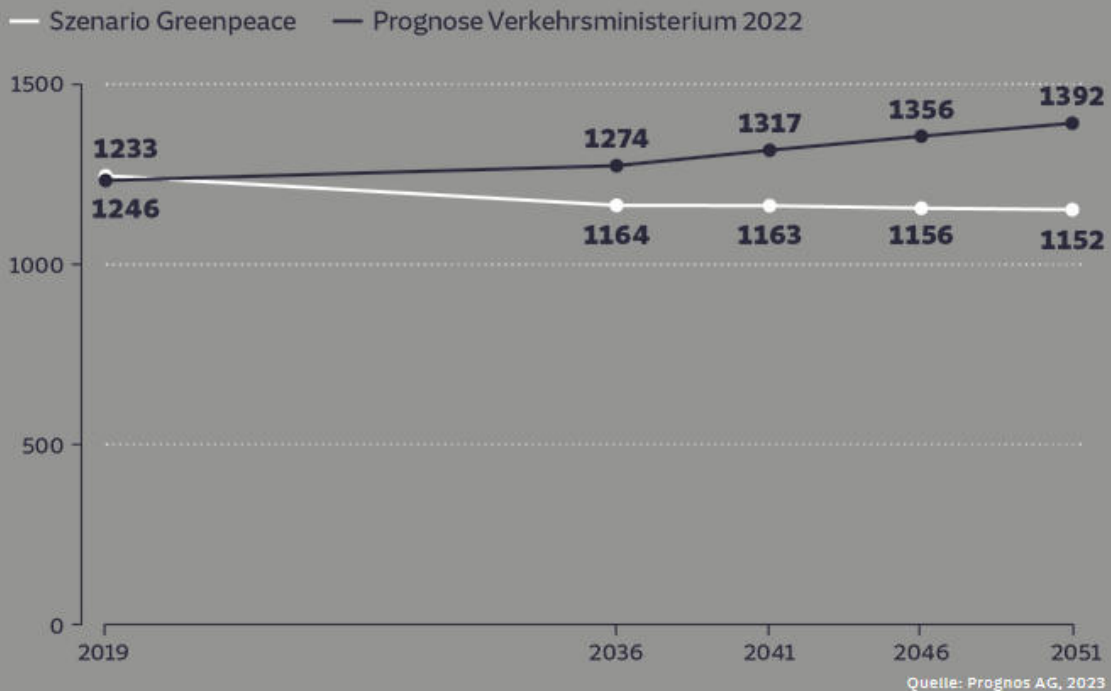
Quelle: Prognos AG, 2023

Erste politische Entscheidungen ließen im vergangenen Frühjahr nicht lange auf sich warten. Schon Ende März setzte der Verkehrsminister in der Koalition nach langen Diskussionen durch, dass mit 145 Projekten fast Tausend Autobahnkilometer beschleunigt ausgebaut werden können. Umweltschützer und Teile der Grünen waren entsetzt und warnten, die Klimaziele würden dadurch verfehlt.

Nun liefert eine neue Studie, die der *Süddeutschen Zeitung* vorliegt, weitere Munition in dem verfahrenen Streit. Das Hamburger Prognos-Institut kommt im Auftrag von Greenpeace und der Mobilitäts-Denkfabrik Transport & Environment (T&E) zu einem ganz anderen Ergebnis als das Gutachten im Auftrag des Verkehrsministeriums. Statt einer Zunahme nimmt der Verkehr dem Szenario zufolge bis 2051 deutlich ab. Die Forscher gehen sogar von einem Minus von 22 Prozent aus. Neue Autobahnbauten im großen Stil wären damit größtenteils gar nicht erforderlich. „Dass der Verkehr hierzulande immer weiter ansteigt, ist eine politische Entscheidung von Volker Wissing – keine wissenschaftliche Selbstverständlichkeit“, kritisiert Benedikt Heyl, Datenanalyst von T&E.

## Künftige Verkehrsleistung

Anzahl Personenkilometer in Milliarden



Der bisherigen Prognose aus Wissings Ministerium werfen die Forscher vor, lediglich eine „Fortschreibung des Status quo“ zu betreiben. Bestehende Trends seien darin überzeichnet. „Es braucht keinen zusätzlichen Meter Autobahn, sondern einen Verkehrsminister mit dem Willen zur politischen Veränderung“, sagt Marissa Reiserer, Mobilitätsexpertin von Greenpeace. Eine Entlastung des vorhandenen Straßennetzes ließe den Bedarf weiterer Bundesfernstraßen hinfällig werden. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr würde sinken, die Natur vor weiterem Straßenbau geschützt.

Dass die Prognosen zu derart unterschiedlichen Ergebnissen kommen, liegt an unterschiedlichen Annahmen. So gehen die Hamburger Forscher etwa im Personenverkehr von einem auch nach der Corona-Pandemie anhaltenden Wandel der Mobilität und einer stärkeren Zunahme des Arbeitens im Home-Office aus.

### Verkehrsaufkommen nach ...

Anzahl der Wege in Milliarden, Szenario Greenpeace

#### ... Reisegrund

Privat Urlaub Dienstlich Arbeit Ausbildung Einkauf



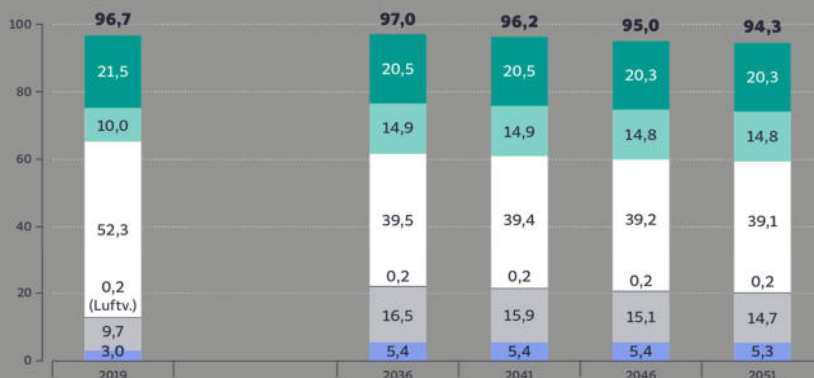
Quelle: Prognos AG, 2023

### Verkehrsaufkommen nach ...

Anzahl der Wege in Milliarden, Szenario Greenpeace

#### ... Verkehrsmittel

Fußverkehr Fahrradverkehr Motorisierter Individualverkehr Luftverkehr ÖSPV Eisenbahnverkehr



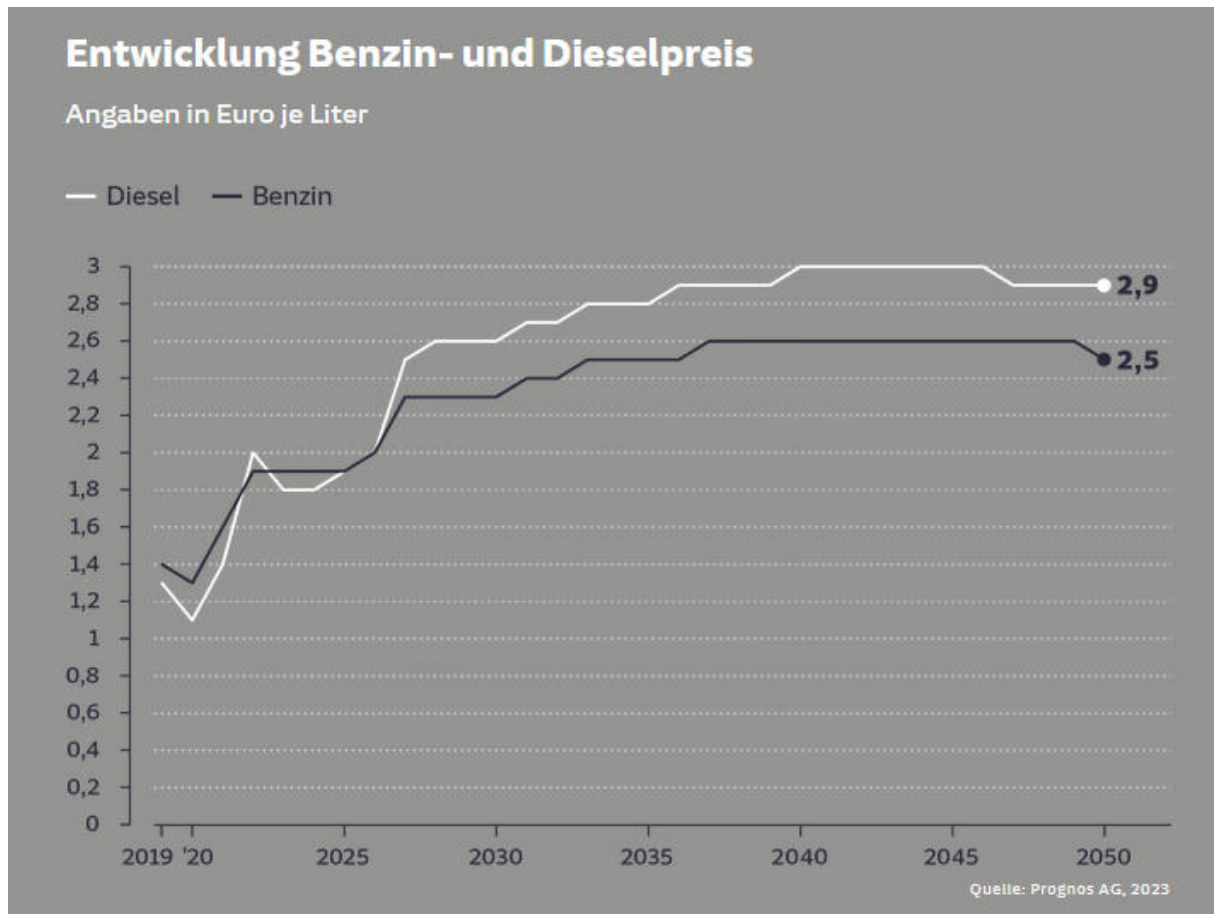
Quelle: Prognos AG, 2023

Auch die künftige Zahl der Geschäftsreisen berechnen die Szenarien unterschiedlich. Laut Verkehrsministerium gehen dessen Forscher von einem Rückgang um zehn Prozent, Prognos sogar von einem um 30 Prozent aus.

Auch an der Frage, welches Verkehrsmittel die Deutschen nutzen, dürfte sich einiges ändern. Wegen erwarteter steigender Benzin- und Dieselpreise dürfte laut Prognos der Pkw-Verkehr etwas zurückgehen. Der Anteil des Eisenbahn- und Radverkehrs wird dagegen wohl weiter zunehmen.

Insgesamt erwarten die Forscher eine Abnahme des Personenverkehrs um 7,5 Prozent, während das Verkehrsministerium von einem Anstieg um 13 Prozent ausgeht.

Die Vorhersagen unterscheiden sich aber auch in der Annahme künftiger politischer Entscheidungen. So rechnen die Fachleute des Verkehrsministeriums in fernerer Zukunft mit Einnahmen aus einer Pkw-Maut von fünf Cent je Kilometer auf Autobahnen. Prognos nimmt dagegen eine Maut zum gleichen Preis auf allen Straßen an, was die Bereitschaft der Deutschen senken würde, ins Auto zu steigen, auch hier angesichts der zu erwartenden steigenden Benzin- und Dieselpreise.



Das Hamburger Institut geht zudem von der Einführung eines Tempolimits von 120 Kilometer auf Autobahnen und der deutlich größeren Unterstützung des Güterverkehrs auf der Schiene aus, um den Straßengüterverkehr massiv zu reduzieren.

Die Studie dürfte den Streit um den Ausbau von Autobahnen nun aufs Neue entfachen – erst recht angesichts der bevorstehenden Haushaltsentscheidung. Allein im Haushaltsentwurf 2024 sind laut Greenpeace für den Neu- und Ausbau von Autobahnen 2,3 Milliarden vorgesehen. Bis 2035 würde ein Festhalten am Bau der priorisierten Straßenprojekte der NGO zufolge 153 Milliarden kosten. Die geplanten Hilfen für Betreiber von Güterzügen sollen dagegen nach jüngsten Plänen um 300 Millionen Euro reduziert werden.

Vergeblich fordern Umweltverbände schon seit Jahren ein Umsteuern – weg von der Straße hin zu mehr Schienenverkehr. Während die Länge des bundesweiten Schienennetzes seit der Bahnreform 1994 von 41 000 auf 33 400 Kilometer zurückging, legte das Autobahnnetz von 11 000 auf 13 000 Kilometer zu. Eine Wende ist nicht in Sicht. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan sieht Investitionen von 270 Milliarden Euro bis zum Ende des Jahrzehnts vor – weiter fließt der Großteil davon in Straßenbauprojekte. „Sehenden Auges

reißt Minister Wissing wiederholt die gesetzlich verpflichtenden Klimavorgaben im Verkehr, ohne Lerneffekt“, sagt Jens Hilgenberg, Leiter Verkehrspolitik beim BUND. „Sinnvoll wäre ein Stopp aller Autobahnprojekte.“

Das Verkehrsministerium wies die Kritik an der eigenen Prognose zurück. Die eigenen Prämissen seien stimmig und von Expertenseite ausreichend abgesichert. Der Verkehr werde „in Deutschland in jeder Hinsicht zunehmen“, sagte ein Sprecher. Damit unsere Verkehrsinfrastruktur den Anforderungen gerecht werde, „brauchen wir den Ausbau und Investitionen in alle Verkehrsträger – Schiene, Straße und Wasserwege“. Und auch wenn sie bei der Berechnung erwähnt werde: Pläne, eine Maut einzuführen, gebe es unter Verkehrsminister Wissing nicht.

**Text:** Markus Balser, **Digitales Storytelling:** Carolin Werthmann, **Infografik:** Hanna Eiden

© SZ -

<https://www.sueddeutsche.de/projekte/artikel/politik/wissing-autobahn-ausbau-e291763/>