

Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr (UBA-Texte 18/2009)

Vermeiden, verlagern und technisch verbessern: Handlungsempfehlungen des Umweltbundesamtes für einen nachhaltigen Güterverkehr

Die Bundesregierung rechnet zwischen 2004 und 2025 mit einer Steigerung des Straßengüterverkehrsaufwands um 79 %. Eine solche Entwicklung würde den CO₂-Ausstoß, die Luft- und Lärmbelastung, den Flächenverbrauch und die Gewässerbelastung weiter erhöhen und den Erfordernissen des Umweltschutzes entgegenstehen.

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, bis zum Jahr 2020 die Klimagas-Emissionen um 40 % gegenüber 1990 zu senken. Nach Erkenntnissen des Umweltbundesamtes muss der Minderungsbeitrag des Verkehrssektors gegenüber 2005 bei 40 Millionen Tonnen CO₂ (direkte Emissionen) liegen.

Die Bundesregierung hält zudem in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie folgende Ziele fest:

- Senken der Transportintensität¹ im Güterverkehr bis 2020 gegenüber dem Basisjahr 1999 um 5 % (Stand 2006: +14 %)
- Erhöhen des Anteils der Bahn am Güterverkehrsaufwand bis 2015 auf 25 % (Stand 2008: 17 %)
- Reduzieren der Flächeninanspruchnahme auf 30 Hektar pro Tag bis 2020 (Durchschnitt 2002 bis 2005: 118 Hektar pro Tag)

Hinzu kommt, dass in vielen deutschen Innenstädten die EU-Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid deutlich überschritten werden. Zudem sind rund 13 Millionen Menschen mit Geräuschpegeln belastet, die lärmbedingte Gesundheitsrisiken und Schlafstörungen verursachen.

Das UBA hat folgende politische Instrumentenbündel identifiziert, die besonders geeignet sind, die negativen Umweltwirkungen des Güterverkehrs zu reduzieren:

Raumstrukturell ansetzende Instrumente

Alle Maßnahmen der Regional- und Wirtschaftsförderung sollen einer verbindlichen Verkehrsauswirkungsprüfung unterzogen werden. Die Förderung regionaler Märkte soll – insbesondere bei verbrauchernahen Produkten (Konsumgütern) – ausgeweitet werden.

Kapazitätserhalt als Ziel des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)

Der BVWP soll sich an umweltpolitischen Zielen orientieren, die z. B. das Klimaprogramm der Bundesregierung definiert. Der BVWP soll den induzierten Verkehr weitestgehend vermeiden. Unbedingt notwendige Erweiterungen des Straßennetzes sollen mit einem Rückbau des Straßennetzes an anderer Stelle einhergehen.

Weiterentwicklung der Lkw-Maut

Die Maut soll für alle Lkw ab bereits 3,5 Tonnen und auf allen Straßen erhoben werden. Zudem soll die Maut alle vom Lkw-Verkehr verursachten externen Kosten (Wege-, Umwelt-, Gesundheits- und Unfallkosten) berücksichtigen. Zusätzlich sollte eine zeitliche Differenzierung der Lkw-Maut für eine bessere Nutzung der vorhandenen Fernstraßenkapazitäten sorgen.

Verkehrsflussoptimierung durch allgemeines Tempolimit

Ein allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen für alle Fahrzeuge wirkt kapazitätserhöhend, da es den Verkehrsfluss optimiert und die Verkehrssicherheit erhöht. Es wirkt sofort und kostet nichts.

Kapazitätssteigerung der Schieneninfrastruktur

Der Ausbau des Schienennetzes ist die wichtigste Herausforderung an die Verkehrsinfrastruktur. Zu diesem Zweck müssen viele Bahnstrecken reaktiviert, saniert, technisch modernisiert und erweitert werden. Die betriebliche Optimierung des Schienenverkehrs z.B. durch die Verkürzung der Abstände zwischen den Zügen und die Bildung längerer Güterzüge kann die spezifische Trassenkapazität deutlich erhöhen. Durch die stärkere Förderung des Kombinierten Verkehrs und die Förderung von

¹ Die Transportintensität des Güterverkehrs ergibt sich aus der Relation des Verkehrsaufwands in Mrd. Tonnenkilometer je 1.000 Euro Bruttoinlandsprodukt BIP (preisbereinigt).

Gleisanschlüssen wird die Infrastruktur für eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen deutlich verbessert.

Minderung der Lärmbelastung

Der Schienengüterverkehr muss seine Lärmemissionen reduzieren. Neben verbindlichen Immissionsobergrenzen ist die Einführung emissionsabhängiger Trassenpreise hierzu das wichtigste Instrument. Vorzugsregelungen für lärmarme Lkw können zur Minderung der Lärmbelastung durch den Lieferverkehr in sensiblen Gebieten beitragen.

Fahrzeugbezogene Grenzwerte für Abgase und CO₂ bei Lkw, Bahn und Binnenschiff

Fahrzeugtechnische Maßnahmen zur Minderung der spezifischen Umweltbelastung sind bei Lkw, Bahn und Binnenschiff konsequent umzusetzen. Dies gilt für Neufahrzeuge und für Fahrzeuge des Bestands. Mittel- bis langfristig sollte der Gesetzgeber auch eine verbindliche CO₂-Grenzwertgesetzgebung einführen.

Das UBA-Szenario 2025

Falls die prognostizierte Verkehrsentwicklung („BMVBS-Prognose 2025“) eintritt, wären die Umweltziele im Bereich Güterverkehr nur bei den Feinstaubemissionen erfüllt. Anstatt zu sinken, würden die CO₂-Emissionen sogar noch weiter steigen. Daher muss das Güterverkehrswachstum niedriger ausfallen als heute prognostiziert. Zudem muss es gelingen, große Teile des Güterverkehrsaufwandes vom Lkw auf die Bahn und das Binnenschiff zu verlagern. Das Umweltbundesamt empfiehlt, die Umweltziele dem hier vorgestellten Szenario gemäß zu erreichen.

[alle Angaben in Mrd. tkm]	Straße	Schiene	Binnenschiff	GESAMT
Basisjahr 2008	474	117	64	655
BMVBS-Prognose 2025	704	152	80	936
Minderungspotenziale der Instrumente (sequenzielle Berechnung)				
Raumstruktur	-32	-4	-2	-37
kein Straßenausbau	-35	0	0	-35
Förderung Schiene	-49	+38	+11	0
Lkw-Maut	-71	+26	+0	-45
Summe	-187	+61	+9	-117
	▼	▼	▼	▼
UBA-Szenario 2025	518	213	89	819
Vergleich der Verkehrsaufwandzuwächse gegenüber dem Basisjahr 2008				
BMVBS-Prognose 2025	230 (+49%)	35 (+30%)	16 (+25%)	282 (+43%)
UBA-Szenario 2025	44 (+9%)	96 (+82%)	25 (+39%)	165 (+25%)

Verkehrsaufwandsminderung nach UBA-Szenario 2025

Die BMVBS-Prognose geht von einem Wachstum des Straßengüterverkehrsaufwands gegenüber 2008 um 49 % aus. Im UBA-Szenario beträgt dagegen das Wachstum des Straßengüterverkehrsaufwands lediglich 9 %. Dieses geringe Wachstum könnte die bestehende Straßeninfrastruktur – begleitet von Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten auf Autobahnen – aufnehmen.

Klimaschutzziel 2020: Welchen Beitrag leistet der Güterverkehr?

Würde das vom BMVBS prognostizierte Wachstum Wirklichkeit, so würden die jährlichen direkten CO₂-Emissionen des Güterverkehrs bis 2020 deutlich ansteigen – von 39,4 Millionen Tonnen in 2005 auf 47,6 Millionen Tonnen. Im UBA-Szenario dagegen würden im gleichen Zeitraum die CO₂-Emissionen um 2,7 Millionen Tonnen sinken. Das UBA-Szenario kann demnach einen wichtigen Beitrag leisten, die Klimaschutzziele der Bundesregierung erfüllen.

Nachhaltige Mobilität dient der Erfüllung von sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnissen im Rahmen der bestehenden Umwelanforderungen. Deutschland hat die Möglichkeit, bis 2025 wesentliche Ziele der Bundesregierung tatsächlich zu erreichen.

Unter http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/mysql_medien.php?anfrage=Kennnummer&Suchwort=3857 finden Sie auch die deutsche Lang- und Kurzfassung sowie die Kurzfassung und das Info-Blatt in Englisch.