

natürlich mobil

Vermeiden, verlagern, verbessern



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland

Wahnsinn Güterverkehr

Natürlich effizient



Stehen oft im Regen: Bemühungen um nachhaltigen Güterverkehr. Foto: Protest des BUND-Partners Global 2000 in Österreich gegen den Transitverkehr.

Immer mehr Güterverkehr

Lärm, Abgase, Flächenverbrauch, Klimawandel, Energieverschwendung – der wachsende Güterverkehr hat hohe Risiken und Nebenwirkungen. Dabei steigt nicht in erster Linie die Gesamtmenge der transportierten Güter, sondern die Länge der einzelnen Wegstrecken. Für den globalisierten Warenverkehr zahlen Mensch und Umwelt einen hohen Preis. Schuld daran sind unter anderem die niedrigen Transportpreise. So werden Milch und Wasser, Joghurt und Schweinehälften mehrere tausend Kilometer hin und her gefahren.

Ein europäisches Problem

Menschen haben schon immer Handel getrieben und Waren von A nach B gebracht. Neu ist aber seit einigen Jahren, dass der Verkehr viel schneller wächst als die Wirtschaft. Beispiel Deutschland: 2004 betrug das reale Wirtschaftswachstum 1,6%. Der Güterverkehr wuchs im selben Zeitraum dagegen um 5,9% auf 417 Milliarden Tonnenkilometer (beförderte Tonnen x Kilometer). Diese Zahl enthält nur die inländischen Fahrten von LKW, Bahn und Binnenschiff, der boomende Luftfrachtverkehr und der Transitverkehr durch die Bundesrepublik kommen noch dazu. Von den durchschnittlich 1,3 Millionen LKW, die täglich über die deutschen Autobahnen fahren, kommt ungefähr ein Drittel aus anderen europäischen Ländern. Andere Länder im Zentrum Europas, wie Belgien, Österreich oder die Schweiz, leiden noch stärker unter dem Transitverkehr.

Einseitige Politik für die Straße

Bei allen wirtschaftlichen und geografischen Unterschieden ist den europäischen Ländern gemein, dass der Güterverkehr vor allem auf der Straße wächst. Verantwortlich dafür sind nicht allein die veränderten Produktionsverfahren der Industrie, die auf schnelle und kleinteilige Lieferungen setzen („just in time“); vielmehr bevorzugt die

Politik auf nationaler und europäischer Ebene den Verkehr auf der Straße gegenüber dem auf der Schiene. Während das Straßennetz seit Jahrzehnten beständig wächst, rostet und schrumpft das europäische Schienennetz. Bilanz der letzten 15 Jahre: EU-weit sank der Anteil der Eisenbahn am Güterverkehr von 18% (1990) auf 12% (2005). LKW transportieren dafür 75% statt 69%. In den neuen osteuropäischen Mitgliedsländern, in denen jahrelang der Warenverkehr hauptsächlich auf der Schiene stattfand, vollzieht sich diese Entwicklung noch drastischer.

Für die Umwelt ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße eine große Gefahr. Zwar produziert auch die Bahn Lärm und Abgase wie das klimaschädigende Kohlendioxid (CO₂). Bei voller Auslastung der Güterzüge entsteht pro transportierter Tonne aber nur ein Bruchteil der Emissionen, die ein LKW ausstößt. Eisenbahnunternehmen müssen für die Nutzung der Schienenwege schon seit langem zahlen. Für die Erhebung von Mautgebühren auf Autobahnen und anderen Straßen gelten dagegen strenge Restriktionen. Mit der 2006 überarbeiteten EU-Wegekostenrichtlinie soll sich nun einiges ändern (mehr dazu unter „Die Kosten des Güterverkehrs“).

Dies ist allerdings nicht der einzige Wettbewerbsnachteil der Bahn gegenüber dem LKW: Noch immer fahren die europäischen Bahnen mit unterschiedlichen Strom- und Signalsystemen. Nach wie vor blockieren nationale Monopolisten den freien Zugang auf die Schiene und die staatlichen Investitionen konzentrieren sich immer noch auf flächendeckenden Autobahnbau statt auf die Förderung zeitgemäßer und effizienter Logistik. Für eine Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität muss mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Das erfordert von der Politik mehr intelligente Förderkonzepte und weniger wohlklingende Sonntagsreden.

Umweltfolgen

Der Güterverkehr auf den europäischen Autobahnen und Landstraßen verursacht immense Schäden für Mensch und Umwelt. Je weiter eine Ware transportiert wird, desto größer der Schaden.

Klimaschäden

Güterverkehr ist heute – anders als zu Zeiten der Segelschiffe und Pferdekutschen – immer mit dem Ausstoß von klimaschädigendem CO₂ verbunden. Es gibt allerdings gravierende Unterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Das ungünstigste Verhältnis zwischen transportierter Ware und CO₂-Ausstoß weist der Luftverkehr auf (siehe Grafik auf der nächsten Seite). Klimasünder Nr. 1 ist allerdings aufgrund seiner Masse der LKW-Verkehr, einzig auf Kurzstrecken hat er eine bessere Klimabilanz als die Bahn.

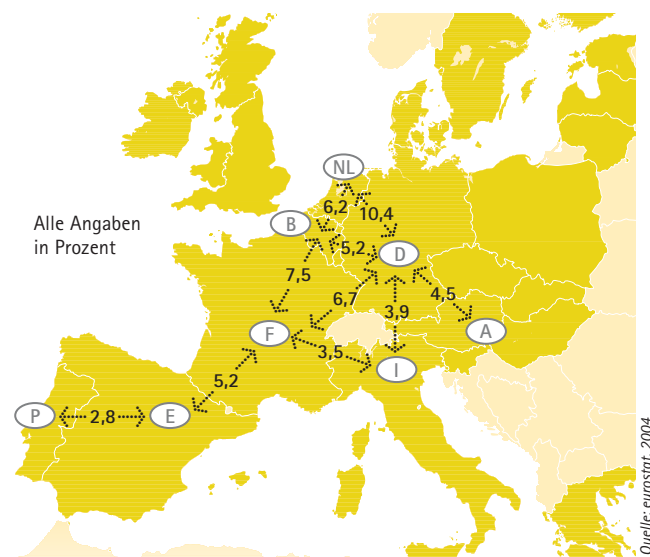
Daher gilt: Grundsätzlich gehören Güter auf die Schiene. Freilich kommen die Vorteile der Bahn umso stärker zum Tragen, je besser die Züge ausgelastet sind und je höher der Anteil regenerativer Energien am Strommix ist.

Feinstaub

Die Dieselmotoren der Lastwagen sind eine wesentliche Quelle für die gesundheitsschädlichen Feinstaubpartikel. Vor allem in den Städten stellen LKW ohne Rußfilter ein großes Problem dar. Was ist zu tun? Unnötigen Durchgangsverkehr vermeiden. Etwa durch emissionsabhängige Mautsysteme oder die Einführung von Umweltzonen, in denen nur der notwendige Lieferverkehr bzw. das Fahren mit Partikelfilter gestattet ist.

Lärm

Der Lärm eines LKWs entspricht ungefähr dem Geräuschpegel von zehn Personenwagen. Kein Wunder, dass sich über zwei Drittel der Bundesbürger von Straßenlärm belästigt fühlen. Deshalb sind schnell wirkende Maßnahmen notwendig: Tempolimits und Nachtfahrverbote in den Städten.



Die zehn wichtigsten Verkehrsströme, die zusammen 56% des Straßengüterverkehrs ausmachen (gemessen in t)

Unsinnige Transporte

- *Müll auf Tour: Abfall aus Baden-Württemberg geht zur Entsorgung ins schweizerische Graubünden, dafür liefert Italien frischen Müll nach Süddeutschland.*
- *Woher kommen die Nordseekrabben? Niemand schält frische Krabben so billig wie marokkanische Arbeiterinnen. Deshalb lohnt sich der LKW-Transport von Husum nach Nordafrika und zurück.*
- *Schweizer Sahne in belgischen Spraydosen: Einmal wöchentlich bringt ein Tanklastler frischen Rahm aus der Schweiz nach Belgien, wo dieser in Spraydosen abgefüllt wird. Auf dem Rückweg ist der Wagen leer, da die Sahnepaletten im herkömmlichen LKW transportiert werden. Zusammen 1500 sinnlose Kilometer.*
- *Saustall auf Reisen: Kaum in Italien angekommen, werden holländische Schweine zu „Original Südtiroler Speck“ oder „Parmaschinken“. Beide Produkte finden sich wenig später auch in Supermärkten nördlich der Alpen.*
- *Schwäbischer Erdbeerjoghurt? Die polnischen Erdbeeren werden in Aachen verarbeitet. In Bayern entstehen Etiketten aus niedersächsischem Papier und belgischem Leim. Milch und Zucker stammen zwar aus Schwaben, dafür werden Joghurtkulturen und Aluminiumdeckel aus jeweils über 800 Kilometer nach Stuttgart transportiert.*

Naturzerstörung

Verkehr braucht Platz. Straßenverkehr braucht besonders viel Platz. Schon 1990 summierte sich das Netz der Autobahnen in den alten EU-Ländern auf 50.000 Kilometer – Tendenz steigend, denn nahezu täglich weihen Europas Politiker neue Abschnitte ein. Die Folgen der Bodenversiegelung sind für die Natur gravierend: Betontrassen durchqueren die Territorien zahlloser Tiere und schneiden ihnen den Weg zu ihren angestammten Brutplätzen und Jagdrevieren ab, Jahrhunderte alte Bäume fallen der Säge zum Opfer, und mangelnde Versickerungsmöglichkeiten führen zu Erosion und damit zu Phänomenen wie Erdbeben und Überschwemmungen.

Sensible Berggebiete

Einige der am stärksten befahrenen Verkehrskorridore Europas führen durch so genannte besonders sensible Gebiete. So quälen sich 4% des gesamten Güterverkehrs in Nord-Süd-Richtung über wenige Alpenpässe. Eine vergleichbare Menge quert die Alpen zwischen Italien und Frankreich. In einer ähnlichen Größenordnung sind die Pyrenäen vom Güterverkehr zwischen Frankreich und der iberischen Halbinsel betroffen. In den schmalen Gebirgstälern wirken Abgase und Lärm problematischer als im Flachland, da die Emissionen sich kaum ausbreiten können. Für die Einwohner dieser sensiblen Regionen, die oftmals vom Tourismus leben, verschlechtern sich die Lebensbedingungen somit drastisch.

Die Kosten des Güterverkehrs

Was kostet uns der Güterverkehr? Gewiss mehr als das, was für den Bau und die Erhaltung von Straßen, Schienen, Kanälen und Flughäfen ausgegeben wird. Zum einen schlagen Umweltkosten zu Buche: Extreme Wetterereignisse als Folge des Klimawandels, Belastung von Böden und Grundwasser mit Öl und Streusalz sowie Vegetationsschäden und Ernteinbußen. Zum anderen muss die Allgemeinheit für verkehrsbedingte Gesundheitsprobleme einstehen: Krebserkrankungen durch Feinstaub, Herz-Kreislauf-Beschwerden durch Lärm, Unfallfolgen. Dazu kommen wirtschaftliche Einbußen unbeteiligter Dritter: Gebäudeschäden durch Abgase und Erschütterungen, Wertverlust von straßennahen Immobilien, Zeitverlust durch Stau – von den sozialen Folgen des ruinösen Standortwettbewerbs einmal ganz zu schweigen.

Die EU-Wegekostenrichtlinie

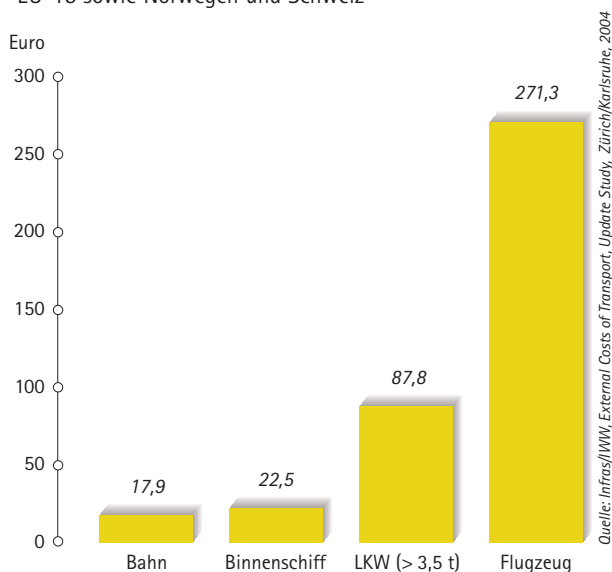
Für all diese Folgen (auch externe Kosten genannt) werden die Verursacher nicht zur Kasse gebeten. Die unterschiedlichen europäischen Mautsysteme berücksichtigen nur die Kosten für die Infrastruktur, und auch die nur teilweise – die Straßenbenutzungsgebühren fallen in der Regel nur auf Autobahnen an, die übrigen Straßen spendiert der Steuerzahler. Spät hat nun auch die Brüsseler Politik reagiert: die EU-Mautrichtlinie („Wegekostenrichtlinie“) wurde im Frühjahr 2006 überarbeitet. Maut kann künftig schon für LKW ab 3,5 Tonnen und auch für das untergeordnete Straßennetz erhoben werden. In besonders sensiblen Gebieten (z.B. in Gebirgen) dürfen die Gebühren höher ausfallen. Einen entscheidenden Schönheitsfehler hat die neue Richtlinie allerdings: Ob die Mitgliedsländer von der Möglichkeit, Straßenbenutzungsgebühren zu erheben, tatsächlich Gebrauch machen, bleibt ihnen selbst überlassen. Ein Wettbewerb um die günstigsten Konditionen für die nationalen Speditionen



Liefert europaweit: Milchkuh

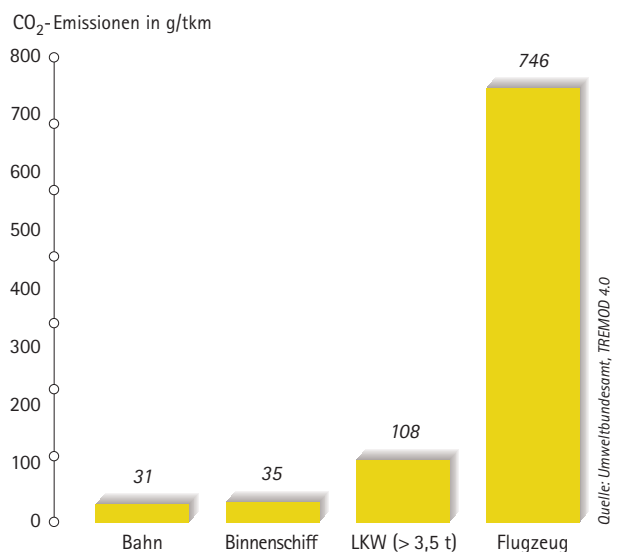
scheint damit vorprogrammiert zu sein. Für die Einbeziehung der externen Kosten will die EU in den kommenden zwei Jahren eine Berechnungsmethode erarbeiten. Diese Anerkennung der externen Kosten ist ein wichtiger Schritt. Jetzt gilt es darauf zu achten, dass die neue Methode die sozialen und Umweltkosten auch wirklich umfassend einbezieht. Eine Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Straßenbau sieht die Wegekostenrichtlinie nicht vor. Den einzelnen Staaten bleibt somit die Möglichkeit, in alternative Verkehrswege zu investieren. Dazu hätten sie auch allen Grund: Ohne eine grundlegende Modernisierung der Bahnnetze wird es keinen umweltschonenden Güterverkehr in Europa geben.

Güterverkehr in Europa*: Externe Kosten (Euro je 1.000 Tonnenkilometer) *EU-15 sowie Norwegen und Schweiz



Externe Kosten des Güterverkehrs: Der Steuerzahler muss dafür aufkommen.

Kohlendioxidemissionen des Güterverkehrs in Deutschland



CO₂-Ausstoß der Verkehrsmittel: Das Klima kommt unter die Räder



So ist es richtig: Container kommen auf die Bahn

Güterverkehr richtig gemacht

Wie lassen sich die unerwünschten Folgen des Güterverkehrs minimieren, ohne auf Warentransport zu verzichten? Die Lösung liegt in einer sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvollen Logistik, deren wesentliche Merkmale eine hohe Auslastung, sorgfältig geplante Fahrtrouten und die Kombination verschiedener Verkehrsträger sind.

Eine zentrale Rolle spielt dabei der so genannte kombinierte Verkehr, eine Transportkette, die verschiedene Verkehrsträger integriert: Die längeren Wege werden per Schiff oder Bahn zurückgelegt, nur die Feinverteilung der Waren übernimmt der LKW. Beim unbegleiteten kombinierten Verkehr kommen vor allem Container zum Einsatz, die schnell von einem auf das andere Verkehrsmittel geladen werden können. Wenn Lastwagen samt Fahrer die Bahn („Rollende Landstraße“) oder das Schiff nehmen, spricht man vom begleiteten kombinierten Verkehr.

Weitere wichtige Bestandteile eines umweltschonenden Güterverkehrs sind die Vermeidung innerstädtischer Transporte und eine regelmäßige Erneuerung des Fuhrparks mit (relativ) emissionsarmen Fahrzeugen.

Obwohl langfristig gesehen innovative und verkehrsträgerübergreifende Logistikkonzepte wirtschaftlicher als der herkömmliche LKW-Transport sind, scheuen viele Unternehmen die hohen Anfangsinvestitionen. Deshalb brauchen wir eine Güterverkehrspolitik, die auf Anreize für umweltfreundliche Logistik setzt, statt auf Autobahnausbau.

Beispiel Otto Group/Hermes Logistik Gruppe

Operatives Unternehmensziel: „Ökologische Effizienz“

- ▶ Seit 1993 Reduzierung der transportbedingten CO₂-Emissionen um 51 % aufgrund verstärkten Einsatzes kombinierter Transporte
- ▶ verdichtetes Transportnetz
- ▶ effiziente Tourenplanung innerhalb Deutschlands
- ▶ Förderung neuer Energieformen

Beispiel Fiege Logistik

Unternehmensmaxime: „Weg von der Straße, hin zu Schiene und Wasserstraße“

- ▶ 50 % der Transporte per Bahn
- ▶ Zweistellige Wachstumsraten in den letzten Jahren (Umsatz 2004: 1,5 Mrd. Euro)
- ▶ Weltweite Anerkennung und verschiedene Auszeichnungen

Impressum

Herausgeber:

Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin

Fon: 030/275 86-40
Fax: 030/275 86-440

E-Mail: info@bund.net
Internet: www.bund.net

Text: Sebastian Petrich

Fotos: Photocase.com, DB AG, Alpeninitiative/Toni
Aschwanden, Global 2000

V.i.S.d.P.: Dr. Norbert Franck

Satz: N & U GmbH
Druck: Z.B.I., Berlin, 2006

Weitere Informationen zum Thema Güterverkehr:
www.bund.net/verkehr_gGüterverkehr,
viviane.raddatz@bund.net
Tel.: 030/275 86-484, Fax: 030/275 86-440

Informationen zum städtischen Güterverkehr:
„LKW-Kampagne“ des
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
www.vcd.org/gueterinderstadt.html,
michael.mueller@vcd.org

Förderhinweis: Diese Publikation wurde finanziell vom
Bundesumweltministerium und vom Umweltbundesamt
gefördert. Die Förderer übernehmen keine Gewähr für
Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben
und für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die ge-
äußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit
denen der Förderer übereinstimmen.

Unsere Forderungen für zukunftsfähigen Güterverkehr



Viviane Raddatz
Güterverkehrs-
expertin des BUND



Richard Mergner
Sprecher des
BUND-Arbeitskreises
Verkehr

Auf europäischer Ebene

- ▶ Anlastung externer Kosten: Schäden durch Unfälle, Luftverschmutzung, Lärm und Klimawandel müssen die Verursacher zahlen.
- ▶ Nachhaltigkeit und Effizienz in der europäischen Verkehrspolitik: Priorität für umweltverträgliche Verkehrsträger und Infrastrukturen.
- ▶ Stärkung der regionalen Wirtschaftskreisläufe: Neuausrichtung der Struktur- und Förderpolitik.

Auf nationaler Ebene

- ▶ Schluss mit der Angebotspolitik: Wachsender Verkehr bedeutet nicht automatisch wachsende Wirtschaft. Neue Verkehrswege dürfen daher nur gebaut werden, wenn ein eindeutiger Bedarf vorhanden ist – und wenn die Umweltstandards stimmen.
- ▶ Ehrliche Rechnungen: Verbraucher und Steuerzahler müssen wissen, was sie der Güterverkehr kostet.
- ▶ Faire Chancen: Das umweltfreundlichste Transportmittel, die Bahn, darf nicht länger im Wettbewerb mit LKW und Flugzeug benachteiligt werden. Die Bundesregierung muss die Möglichkeiten zur Erhebung von Mautgebühren für LKW auch auf dem untergeordneten Straßennetz voll ausschöpfen.

Auf regionaler Ebene

- ▶ Wirksamer Schutz: Vor Feinstaub und Lärm schützen nur konsequente Maßnahmen wie Tempolimits und Fahrverbote in hoch belasteten Gebieten.
- ▶ Lebenswerte Städte: Die Kommunen müssen den Güterverkehr effizienter als bisher organisieren, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Bewohner zu verbessern.

Für die Probleme des städtischen Güterverkehrs stellt der VCD in seinem Projekt „LKW-Kampagne“ Maßnahmen und gute Praxis-Beispiele vor, die zum Nachahmen anregen sollen. Weitere Informationen bei Michael Müller: michael.mueller@vcd.org

Bitte senden an:
BUND · Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin

Ich will...

- ☐ ...mehr Informationen über zukunftsfähige Verkehrspolitik
- ☐ ...mehr Informationen über den BUND
- ☐ ...Nägel mit Köpfen machen: Ich werde BUND-Mitglied und unterstütze den Umwelt- und Naturschutz mit folgendem Jahresbeitrag:
 - ☐ Einzelmitglied (mind. 50 €) ☐ Familie (mind. 65 €)
 - ☐ ermäßigt (mind. 16 €) ☐ Lebenslanges Mitglied (mind. 1.500 €)

Fragen zur Mitgliedschaft? 0180/3326326 (Ortstarif) oder info@bund.net

Vorname, Name

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Güterverkehr

