

Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr

Anna Brinkmann
Umweltbundesamt
Fachgebiet „Umwelt und Verkehr“

Hannover, 04.05.2010
Seminar „Green Logistics: Anforderungen und
mögliche Umsetzung im Mittelstand“

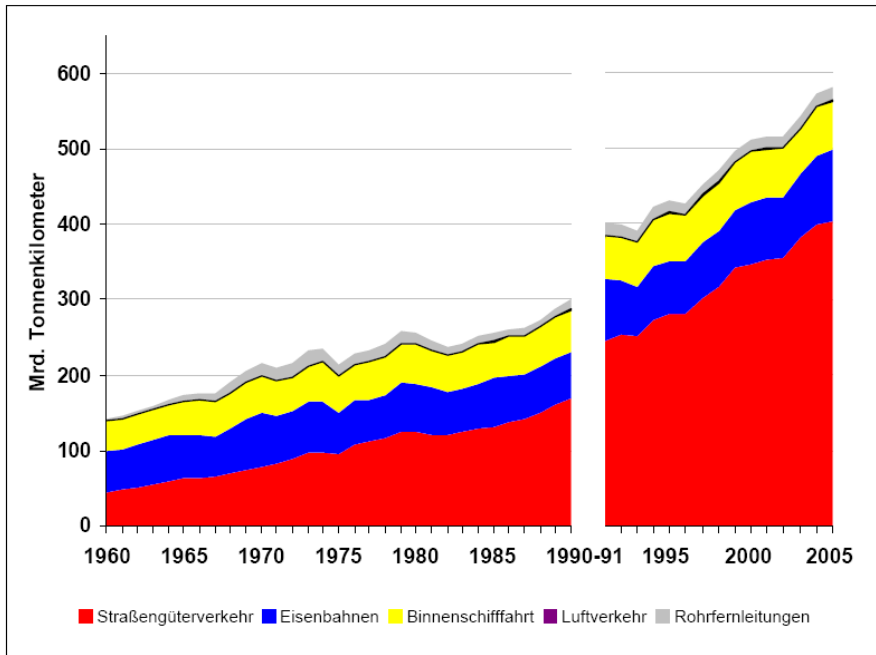


Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr

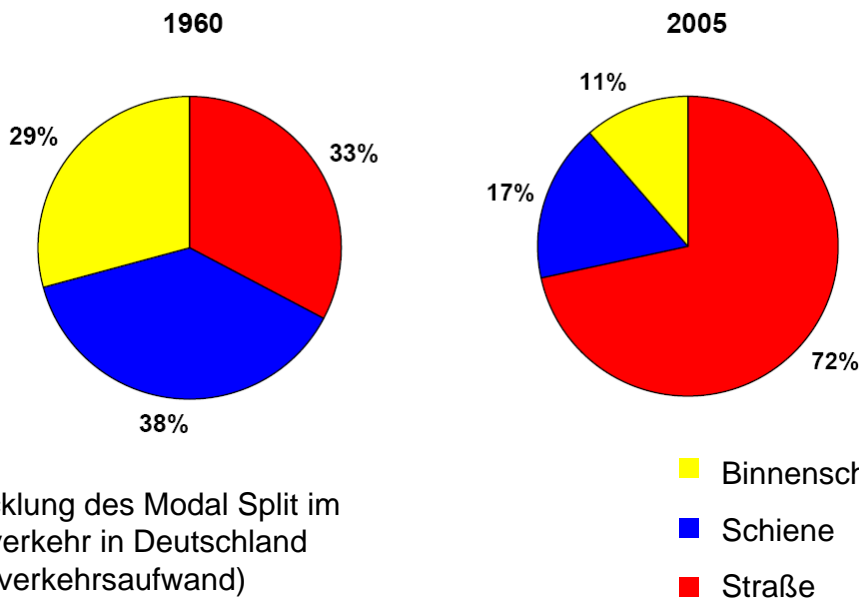
Gliederung

- **Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland**
- Umweltziele
- Instrumente für einen nachhaltigen Güterverkehr
- UBA-Szenario zur Umweltentlastung

Entwicklung des Güterverkehrs



Entwicklung des Modal Split



Entwicklung des Modal Split im
Güterverkehr in Deutschland
(Güterverkehrsaufwand)

Prognose des BMVBS

Güterverkehrsaufwand:

- 2004: 522 Mrd. tkm
- 2008: 655 Mrd. tkm
- Prognose 2025: 936 Mrd. tkm
- 2008-2025: +282 Mrd. tkm (+43 %)

Quelle: BMVBS Prognose
der deutschlandweiten
Verkehrverflechtungen
2025 (2007)

Straßengüterverkehrsaufwand:

- 2008-2025: +230 Mrd. tkm (+49 %)

Gliederung

- Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland
- **Umweltziele**
- Instrumente für einen nachhaltigen Güterverkehr
- UBA-Szenario zur Umweltentlastung

Umweltziele für den Güterverkehr

Klimabelastung

- Trend: CO₂-Emissionen im Güterverkehr steigen
- Ziel: 40 % Minderung CO₂-Emissionen bis 2020
→ Verkehrssektor: 40 Mio. t Minderung gegenüber 2005
→ Güterverkehr: Emissionen sollten Level von 2005 nicht übersteigen

Luftverschmutzung

- Trend: trotz sinkender Luftschadstoffemissionen Überschreitung der städtischen Luftqualitätsstandards
- Ziel: Feinstaubemissionen aus Motoren müssen schneller sinken, als Emissionen aus Abrieb steigen

Umweltziele für den Güterverkehr

Lärmbelastung

- Trend: lokal hohe Lärmbelastung steigend
- Ziel: gebietsabhängig, z. B. in Wohngebieten nicht mehr als 55 dB(A) nachts („Gesundheitsgefährdung“)

Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung

- Trend: Versiegelungen durch Neu- und Ausbau von Straßen von ca. 3,5 ha/Tag
- Ziel: Versiegelung ausgleichen

Gliederung

- Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland
- Umweltziele
- **Instrumente für einen nachhaltigen Güterverkehr**
- UBA-Szenario zur Umweltentlastung

Was ist unsere Lösung?



Prinzipien für einen nachhaltigen Güterverkehr

Vermeiden von Güterverkehr

Verlagern auf umweltverträgliche Verkehrsträger

Verringern der spezifischen Emissionen

7 Instrumentenbündel des UBA

1. **Raumstrukturell** ansetzende Instrumente
2. **Kapazitätserhalt** als Ziel des Bundesverkehrswegeplans
3. Weiterentwicklung der **Lkw-Maut**
4. Verkehrsflussoptimierung durch allgemeines **Tempolimit**
5. Kapazitätssteigerung der **Schieneinfrastruktur**
6. Minderung der **Lärmbelastung**
7. Fahrzeugbezogene **Grenzwerte** für Abgase und CO₂

Raumstrukturell ansetzende Instrumente

Förderung der Regionalvermarktung:

- UBA-Schätzung Verkehrsvermeidung: -2 %

Verkehrsauswirkungsprüfung:

- regionale Wirtschaftsförderung
- verpflichtende Zielvereinbarungen mit Unternehmen zur Optimierung der CO₂-Emissionen
- UBA-Schätzung Verkehrsvermeidung: -4 %

→ Reduktion des Straßengüterverkehrs: 32 Mrd. tkm

Kapazitätserhalt als Ziel des BVWP

15-20 % des Zuwachses im Verkehrsaufwand gehen auf Straßenausbau zurück:

- Ziel ist Vermeidung von induziertem Verkehr
- daher Straßenneu- und -ausbau nur bei gleichzeitigem Rückbau
- nach UBA-Szenario Wachstum Straßengüterverkehr 2008-2025 nur 9 %

→ Zuwachs auf Straße geringer: -35 Mrd. tkm

Weiterentwicklung der Lkw-Maut

Heute:

- ca. 17 Cent/km
- nur Lkw über 12 t und nur auf Autobahnen

UBA-Vorschlag:

- Ausweitung auf alle Lkw ab 3,5 t und alle Straßen
- Integration aller externen Kosten auf Mautsatz von ~37 Cent/km
- zeitliche Differenzierung

→ Reduktion des Straßengüterverkehrs: 71 Mrd. tkm

Verkehrsflussoptimierung durch allgemeines Tempolimit

UBA-Vorschlag:

- allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen von 120 km/h

Vorteile:

- Verringerung der Umweltbelastung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

→ Erhöhung der Kapazität auf Autobahnen: +5 %

Kapazitätssteigerung Schieneninfrastruktur

UBA-Szenario führt zu Wachstum im Bahngüterverkehr von 80 % bis 2025

Kapazitätssteigerung der Schieneninfrastruktur: größte Herausforderung für Umsetzung der UBA-Strategie

- Ausbau des Schienennetzes: +50 %
- Betriebliche Optimierung: +30 %

Förderung: kombinierter Verkehr und Gleisanschlüsse

→ Reduktion des Straßengüterverkehrs: 49 Mrd. tkm

Minderung der Lärmbelastung

Lärmbelastung auch bei Bahn zur Zeit sehr hoch, vor allem nachts

Voraussetzung für Ausbau der Schieneninfrastruktur

Instrumente:

- Emissionsabhängige Trassenpreise: -6 bis 10 dB(A)
- Förderprogramm Umrüstung Bremssystem an Güterwaggons
- Vorzugsregelung für lärmarme Lkw: -3 bis 5 dB(A)

Fahrzeugbezogene Grenzwerte

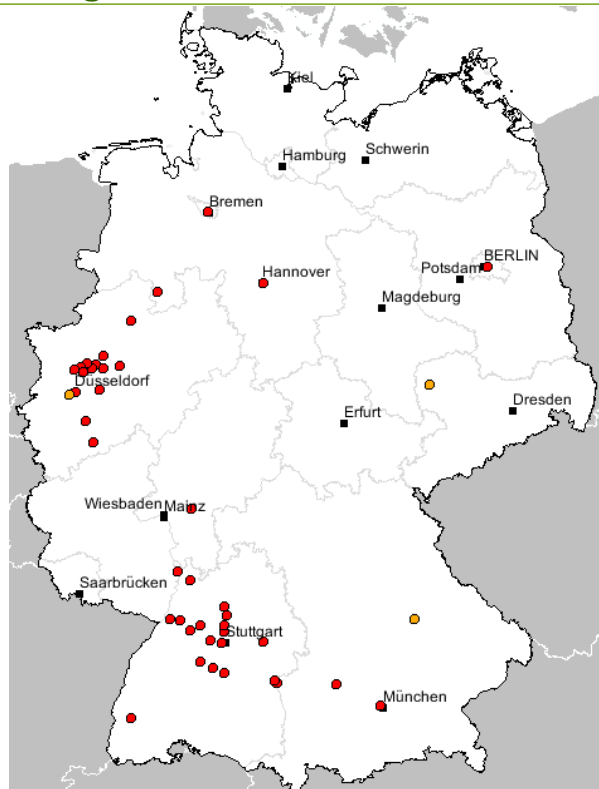
- Verschärfung der Fahrzeugstandards für Lärm- und Luftbelastung
- Förderung der Nachrüstung von Schadstoffminderungstechnik bei Binnenschiffen und Diesellokomotiven
- CO₂-Grenzwertgesetzgebung

Umweltzonen

- rund 40 Umweltzonen in Deutschland, schrittweise Verschärfung auf grüne Plakette (Euro IV)

- bestehende Umweltzone
- geplante Umweltzone

Quelle:
www.umweltbundesamt.de/umweltzonen



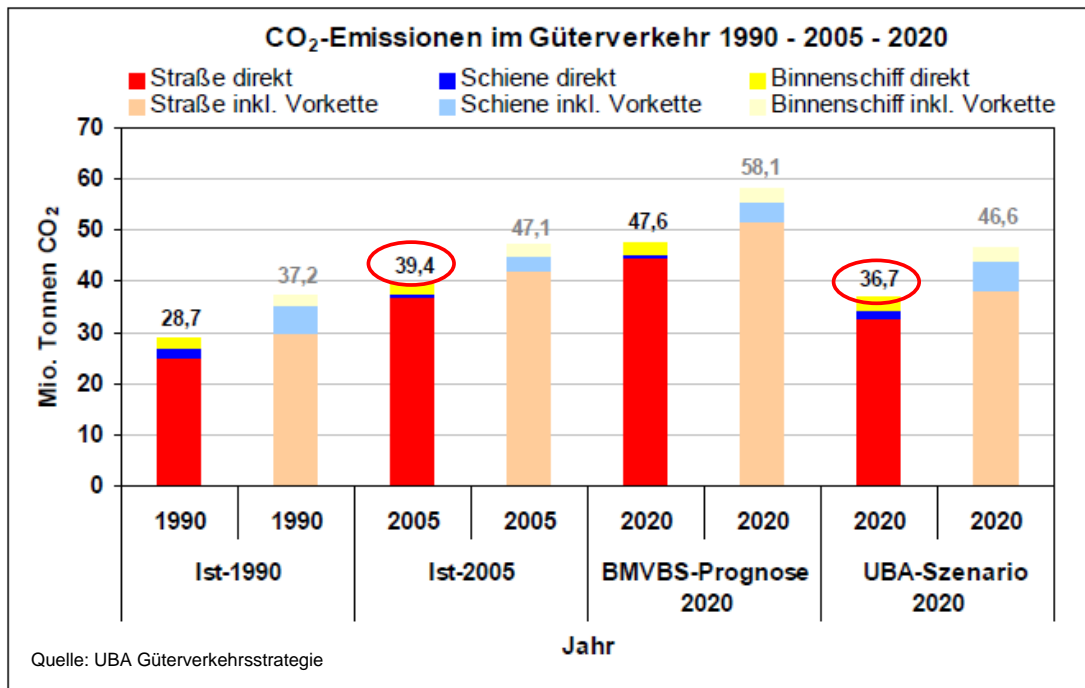
Gliederung

- Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland
- Umweltziele
- Instrumente für einen nachhaltigen Güterverkehr
- **UBA-Szenario zur Umweltentlastung**

Potenziale der Verkehrsaufwands- minderung BMVBS – UBA

[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 (sequentielle Berechnung)				
Raumstruktur (Kap. 5.1)	-32	-4	-2	-37
kein Straßenausbau (Kap. 5.2)	-35	0	0	-35
Förderung Schiene (Kap. 5.5)	-49	+38	+11	0
Lkw-Maut (Kap. 5.3)	-71	+26	+0	-45
<i>Summe</i>	<i>-187</i>	<i>+61</i>	<i>+9</i>	<i>-117</i>
	▼	▼	▼	▼
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%)

Klimaschutz im UBA-Szenario



Fazit

- Die Umweltziele werden bei Eintreffen der BMVBS-Prognose im Bereich des Güterverkehrs nicht erreicht.
- Das UBA empfiehlt, die Umweltziele durch die dargelegten Instrumentenbündel zu erreichen.

Die Anforderungen an die Transport- und Logistikwirtschaft werden zukünftig steigen:

- Konsequenter Anwendung und Weiterentwicklung bestehender Instrumente
- Stärkerer Fokus auf Vermeidung/Verlagerung im Güterverkehr
- Fernstraßenausbau nicht mehr notwendig

→ Ein nachhaltiger Güterverkehr ist mittelfristig erreichbar!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.umweltbundesamt.de/verkehr

