

VCD Position

Güterverkehr





Inhalt

Die Konfliktlinien	3
Problembereiche	7
CO ₂ -Emissionen	7
Luftschadstoffe	7
Lärm und Erschütterungen	8
Flächenverbrauch	9
Verkehrsunfälle	9
Externe Kosten	10
Hinterlandanbindungen	11
Ökonomische und rechtliche Rahmenbedingungen	13
Lkw-Maut	13
Die politischen Strategie	14
Der Masterplan der Bundesregierung	14
Forderungen an die Politik	16
Zum Weiterlesen	17

VCD Reihe
Güterverkehr

Herausgeber
 Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
 Bundesverband
 Kochstraße 27, 10969 Berlin
 Fon 030 / 2803 51-0
 Fax 030 / 2803 51-10
 mail@vcd.org
 www.vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
 © VCD e.V. 04/2007

Die Konfliktlinien

Der Traum, Raum- und Zeitwiderstände überwinden und aus fernen Ländern die Waren heranschaffen zu können, ist so alt wie die Menschheit und war lange Zeit nur einer kleinen privilegierten Gesellschaftsschicht vorbehalten. Beispiele wie Sklavenhandel oder die Plünderung Lateinamerikas zeigen, dass Gütertransporte nicht zum wirtschaftlichen Nutzen aller durchgeführt wurden. Andererseits sind die Einführung von Seide, Porzellan, Tee oder der Kartoffel nach Europa auch Ausdruck eines frühen globalen Handels.

Die Debatte um den Klimawandel hat auch die Diskussion um die Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehr neu angeheizt. Die EU hat sich vorgenommen, weltweit Vorreiter bei der Reduktion Klima schädlicher Gase zu sein. Auch wenn die Pkw-Flotte im Augenblick im Mittelpunkt des Interesses steht, darf die Debatte nicht vor dem Güterverkehr halt machen. Das gilt für eine gerechte Anlastung der CO₂-Emissionen, einer entsprechenden umweltorientierten Besteuerung und einer flankierenden Gesetzgebung gleichermaßen.

Mobilmachung der Güter ...

In den letzten 20 Jahren hat sich die Transportleistung im Güterverkehr mehr als verdoppelt. Die Zuwächse erfolgten dabei fast ausschließlich auf der Straße, Bahn und Binnenschiff verloren erhebliche Anteile. So nahm zwar der Transitverkehr zwischen 1995 und 2005 um 135 Prozent zu, hat aber nur einen fünfprozentigen Anteil am Verkehrsaufkommen. Ursachen dieser Entwicklung sind u.a. die geänderten Produktionsabläufe und die Verminderung der Fertigungstiefe. Dieser Prozess begann zunächst in der Automobilindustrie und hat sich seit den achtziger Jahren verbunden mit einer begünstigenden Raumordnungs- und Preispolitik inzwischen in fast allen Produktionsbereichen durchgesetzt. Auch zukünftig ist mit einer weiteren Zunahme zu rechnen, da der Trend zur Verlagerung von Produktionsstandorten und Abnahme der Fertigungstiefe ungebrochen ist. Gleichzeitig werden die Liefer- und Transportketten immer komplexer. Es gibt eine Verlagerung der Produktion einzelner Komponenten auf Zulieferer oft in strukturschwachen Regionen, die dann zeitgenau, also »just-in-time« anliefern müssen. Dadurch werden Lagerhaltungs- und Lohnkosten gespart sowie Risiken der Produktion, Währungsschwankungen, Vorhaltung von Personal- und Produktionsmitteln, (Vor-) Finanzierung auf kleinere Unternehmen verlagert.

So haben die einzelnen Komponenten und Bauteile eines Neuwagens bei Übergabe an den Kunden bereits mehr Transportkilometer angesammelt, als dieses Fahrzeug jemals erreichen wird. Bis ein Fruchtjoghurt im Kühlregal eines Supermarkts steht, haben Rohprodukt, Zutaten, Verpackung und Verteilung des Fertigproduktes schon insgesamt 8000 km verursacht. Zurzeit werden etwa vier Milliarden Tonnen Güter pro Jahr in Deutschland transportiert, statistisch gesehen pro Bundesbürger und Tag circa 150 kg Gütermenge 66 km weit (Statistisches Jahrbuch 2006).

Seit 1970 haben sich die Entfernungen pro transportierter Tonne (tkm) verfünffacht und werden meist über den Lkw abgewickelt. Noch 1950 fanden 56 Prozent der Transporte auf der Schiene und 20 Prozent auf der Straße statt. In der ehemaligen DDR wurden sogar 1989 noch 86 Prozent über die Bahn und nur zehn Prozent über den Lkw abgewickelt. Der Modal-Split hat sich seitdem immer weiter zugunsten des Lkw verschoben. Heute hat der Lkw einen Anteil von 69 Prozent, die Bahn liegt bei 18 Prozent, die Binnenschifffahrt bei 11 Prozent, der Rest entfällt auf Rohrfernleitungen und Luftverkehr.

Durch die weiter sinkenden Transportkosten für den Güterverkehr vor allem bei Ferntransporten, wird die Produktion weiter in die Niedriglohnländer verlagert. Das Resultat sind enorme

Zuwächse im Transit- und Luftfrachtverkehr. Schon vor einigen Jahren war es wirtschaftlich, Krabben von der Nordseeküste zum Pülen nach Polen zu transportieren. Nun rentiert es sich sogar, die Ware per Kühl-Lkw nach Marokko und zurück zu befördern, um sie dann »fangfrisch« den Touristen an der Nordsee zu verkaufen. Es ist eine der politischen Visionen der Europäischen Union, Europa mit einem dichten, teilweise vierspurigen Autobahnnetz zu überziehen, um die Wirtschafts- und Produktionszentren miteinander zu verbinden und die massiven Zuwächse des Güterverkehrs auf der Straße zu bewältigen. Trotz aller Ausbaupläne scheint es aber angesichts der prognostizierten Verkehrszuwächse bei gleichzeitig steigendem Investitionsbedarf für den Straßenerhalt nur eine Frage der Zeit, wann dieses System immobil wird. Just-in-time führt sich selbst ad absurdum, wenn die Lkw im selbstproduzierten Stau stehen und ihre Ladung nicht zeitgerecht am Bestimmungsort eintrifft.

... mit Gewinnern und Verlierern

Die zunehmende Verflechtung des Welthandels, der immer stärker vernetzte Kapital- und Warenverkehr, vollzieht sich vorwiegend innerhalb und zwischen den Industriestaaten. Beteiligt sind auch einige wenige »Gewinner« der Weltarbeitsteilung, deren wirtschaftliches Wachstum von einer zunehmenden, immer aggressiveren Ressourcenzerstörung begleitet wird. So wird 15 Ländern, darunter China, Malaysia und Korea, für einen Teil der dort lebenden 1,5 Milliarden Menschen ein immenses Wirtschaftswachstum und Einkommensverbesserungen prognostiziert. Demgegenüber stehen allerdings über 100 Länder mit circa 1,6 Milliarden Menschen, vor allem in Afrika, für die sich die Wirtschaftslage dramatisch verschlechtert hat, zu einem Drittel unter das Niveau von 1970. Die Durchsetzung des freien unbegrenzten Warenverkehrs führt deshalb nicht zwangsläufig zu einer Angleichung des Lebensstandards auf hohem Niveau, sondern eher zu einer Polarisierung zwischen Arm und Reich sowie zu einer Entsolidarisierung zwischen den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Kampf um immer niedrigere Löhne. In Vietnam wird in der Textilindustrie für Centbeträge gearbeitet, aber auch in Europa weisen die Löhne, zum Beispiel bei Berufskraftfahrern, vom Hochlohn- zu Niedrigstlohnländern zum Teil ein Verhältnis von eins zu dreißig auf.

Wenn den Gütern Flügel wachsen ...

Die höchsten Zuwachsraten entfallen auf den Flugverkehr. Damit verschärft sich die Konkurrenzsituation dramatisch. Der wachsende Flugverkehr ist die Fortführung der Diversifikation der Produktion mit anderen Mitteln, angeheizt durch Preis- und Umweltdumping auf dem Transport-, Produktions- und Dienstleistungssektor. Allein die fehlende Kerosinbesteuerung zeigt, dass die fiskalischen Akzente falsch gesetzt werden und auf diesem Weg weiter mutig vorangeschritten wird. So tanken die Flieger weiterhin den Treibstoff für etwa 0,48 Euro pro Liter. Die steuerliche Bevorzugung der gewerblichen Luftfahrt schafft einen verzerrten Wettbewerb und räumt ihr gegenüber anderen, umweltverträglicheren Verkehrsträgern Wettbewerbsvorteile ein. Mit der Mineralöl- und Ökosteuerbefreiung wird somit ein zentrales politisches Instrument nicht genutzt, das einen Anreiz zu Energieeffizienz und Energiesparen bietet und den Flugverkehr in umweltverträglichere Bahnen lenken könnte.

Dies gilt neben dem Passagier- in hohem Maße auch für den Luftfrachtverkehr. Gerade die billige Luftfracht ist einer der Gründe, dass industrielle Fertigungsprozesse zunehmend in Niedriglohnländer verlagert werden. Produktionsprozesse können beliebig geteilt und an die jeweils lohnkostengünstigsten Standorte verlegt werden. Der Flugverkehr, gerne als Jobmaschine dargestellt, bewirkt durch die steuerliche Bevorzugung bei genauer, ganzheitlicher Betrachtung genau das Gegenteil. Dank geringer Kosten für den Lufttransport können industrielle Fertigungsprozesse verlagert werden. Daher werden durch den subventionierten Flugverkehr Arbeitsplätze vernichtet. Immer mehr Werkhallen stehen leer, weil die Waren zwischen Arbeits- und Absatzmärkten billig zirkulieren.

Zwischen den Fluggesellschaften tobt ein zum Teil staatlich subventionierter, aggressiver Verdrängungswettbewerb um Marktanteile. Transportiert wird alles, was der Markt hergibt: Lebensmittel, Luxusgüter, Computertechnik, Textilien, Blumen, Milliarden von Küken, Meeres- und Versuchstiere. Das ganze wird von einer hochmodernen, vernetzten Logistik begleitet, von der die Bahn noch weit entfernt ist. Zentrale Großrechner, elektronische Datenverarbeitung, Container-, Kühl- und Überwachungstechnik machen eine punktgenaue, zuverlässige und globale Just-in-time-Produktion möglich. Die ausgetüftelten Transportketten sind für Außenstehende schon lange nicht mehr durchschaubar. So ist zum Beispiel der Rhein-Main-Flughafen das Zentrum für die Belieferung der weltweit verstreuten Außenstellen von VW, BMW und Opel mit Ersatzteilen.

... wird's am Boden teuer.

Der Preiskrieg zwischen den Anbietern und Standorten wirkt sich in doppelter Hinsicht verkehrserzeugend aus. Durch massive Dumpingpreise der Flughäfen wird die Ware oft mehrere hundert Kilometer mit Lkw zum Abflughafen gefahren, von wo aus sie dann in umgekehrter Richtung über den Produktionsstandort zum Zielflughafen weitergeflogen wird. Die »Sogwirkung« lässt sich an folgendem Beispiel eindrucksvoll erkennen: Im Jahr 2000 betrug das Frachtaufkommen des Frankfurter Flughafens 1 724 000 Tonnen, 2006 bereits 2 154 100 Tonnen, das entspricht einem Plus von 20 Prozent. Hinzu kommen unausgelastete Flüge, die den überlasteten Luftraum zusätzlich verstopfen. Sie verlängern für alle die Wartezeiten in der Luft und am Boden, verpulvern Geld und Treibstoff, überlasten die vorhandenen Start- und Landekapazitäten und erzwingen einen weiteren Ausbau.

No way out?

Über Jahrzehnte wurden Strukturen gefördert, die Gütertransporte über zunehmende Entfernungen über die Straße erzwingen. Dies muss durch eine veränderte Wirtschaftsförderung korrigiert werden. Grundsätzlich kann dieser Trend nur durch eine Kombination aus fiskalischen und technischen Maßnahmen sowie dem Wiederaufbau von regionalen Wirtschaftskreisläufen aufgehalten und umgekehrt werden.

Die Voraussetzung für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung ist eine stärkere Fertigungstiefe und die Bündelung mehrerer Produktionsschritte an einem Standort, in der arbeitsteilige Produktion auch mit geringerem Verkehrsaufwand und weniger Schadstoffemissionen möglich ist.

Güterverkehrsmengen und verkehrsbedingte Immissionen könnten verringert werden, wenn der Trend zur Dezentralisierung besonders bei der Ausweisung von Gewerbegebieten gestoppt und die Entwicklung hin zu einer verkehrseffizienteren und umweltschonenden Raumstruktur gelenkt würden. Dazu ist es allerdings notwendig, dass die Vergabekriterien bei der Förderung durch die öffentliche Hand beispielsweise im Rahmen der »Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur« entsprechend geändert werden. Außerdem müssen alle raum- und verkehrswirksamen Ansiedlungen und Investitionen koordiniert werden, wie es zum Beispiel in der Region Hannover bereits der Fall ist.

Die OECD hat im Rahmen des Projekts »Environmentally Sustainable Transport (EST)« verschiedene Szenarien zur Verkehrsentwicklung erstellt, die aufzeigen, unter welchen Rahmenbedingungen sich der Verkehr wie entwickeln könnte. In dem »business-as-usual«-Szenario (BAU) wird davon ausgegangen, dass sich der Straßengüterverkehr bis 2030 gegenüber dem Ausgangswert von 1990 mehr als verdoppeln und der Flugverkehr insgesamt sogar verfünffachen wird. Was das an volkswirtschaftlichen Kosten hinsichtlich Lärm- und Abgasemissionen, Flächenversiegelung und Straßenreparaturen verursacht, lässt sich bereits erahnen. Laut INFRAS betragen die externen Kosten für den Güterverkehr auf der Straße im Jahr 2000 etwa 50,8 Milliarden Euro und in der Luft 1,25 Milliarden Euro.

Dass es auch anders geht, zeigt das EST-Szenario. Danach könnten die CO₂-Emissionen – bezogen auf das Jahr 1990 – bis zum Jahr 2030 um 80 Prozent vermindert werden. Und das bei gleichzeitigem Wachstum des Güterverkehrs im gleichen Zeitraum um 20 Prozent. Dabei wird davon ausgegangen, dass drei Viertel der Zuwächse auf die Eisenbahn verlagert werden. Die Effekte auf die Wirtschaft werden positiv eingeschätzt, da sie zur Stärkung regionaler Potentiale und zur Verbesserung der Beschäftigungslage führen können, sofern entsprechende technologische Anreize gegeben werden. Das gilt besonders für den Güterverkehr auf der Schiene, der laut Bundesregierung bis 2015 gegenüber 1997 verdoppelt werden soll. Allerdings hat der Schienengüterverkehr im Vergleich zum Lkw noch technologischen Nachholbedarf und ist nach wie vor wirtschaftlich ineffizient und lärmintensiv.

Das Rad zurückdrehen in die Zeit der »gar nicht so heilen Welt« der Postkutsche will niemand. Es geht darum, den Verkehr wieder auf den ursprünglichen Zweck zu reduzieren: zielgerichtet mobil zu sein. Das gilt für Menschen und Güter gleichermaßen. Das setzt allerdings einen Wertewandel und ein neues Bewusstsein von Lebensqualität voraus, in dem andere Prioritäten gesetzt werden, als Güter aller Art um die Welt zu bewegen. Wir müssen uns darüber klar sein, dass wir als Verbraucherinnen und Verbraucher die Nachfrage steuern, die dieses irrsinnige Aufkommen nach sich zieht, besonders im Bereich der Verbrauchsgüter und Nahrungsmittel. Das gilt zum Beispiel für den inzwischen selbstverständlichen Konsum von Obst und Gemüse unabhängig von Ursprungsort und Jahreszeit. Schmecken die Kiwis aus Neuseeland wirklich noch so gut, wenn man sich vergegenwärtigt, dass der Transport eines Kilos fünf Kilogramm Luftschadstoffe verursacht? Bleibt uns der Genuss der winterlichen Erdbeeren nicht im Halse stecken, wenn man weiß, dass sie pro Kilogramm einen Liter Kerosin benötigen, bis sie aus ihren Ursprungsländern USA, Mexiko, Kolumbien oder Israel in der heimischen Kompottschale gelandet sind?

Als Ausdruck einer Produktverantwortung sollte deshalb an dieser Stelle eine alte Forderung wieder aufgegriffen werden, alle Artikel mit einer CO₂-Bilanz zu versehen. Den bewussten Kundinnen und Kunden müssen nicht nur die Inhaltsstoffe, sondern auch der Energieverbrauch transparent gemacht werden. Damit haben sie die Möglichkeit, durch gezielte Kaufentscheidungen die Politik der kurzen Wege und regionaler Produktion zu unterstützen.

»Ein nachhaltiges Verkehrssystem befriedigt die Bedürfnisse nach sozialen Kontakten und Kommunikation und ermöglicht den Zugang zu Gütern und Dienstleistungen, ohne die Gesundheit der Menschen zu gefährden oder das Ökosystem zu bedrohen. Der Verbrauch erneuerbarer Ressourcen darf nicht höher sein als deren Regenerierungsrate. Die nicht erneuerbaren Ressourcen dürfen nicht schneller verbraucht werden, als erneuerbare Quellen zur Substitution neu erschlossen werden können«, so formuliert es die OECD im Rahmen ihres Projektes »Environmentally Sustainable Transport« (EST). Darum soll es im folgenden gehen.

Problembereiche

CO₂-Emissionen

Der Verkehr hat gegenwärtig einen Anteil von rund 20 Prozent an den gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland. Während der CO₂-Ausstoß in den Sektoren Haushalte und Energiewirtschaft seit 1990 rückläufig ist, haben die CO₂-Emissionen des Verkehrs zugenommen. Der Anstieg wird dabei in erster Linie durch den straßengebundenen Verkehr verursacht. Lkw tragen aufgrund ihrer hohen Fahrleistung und ihrem stärkeren Motor mit höherem Verbrauch überproportional zum CO₂-Ausstoß bei. So gehen bereits über die Hälfte aller CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs auf das Konto des Straßengüterverkehrs. Technische Reduzierungen im Verbrauch werden insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen für höhere Motorleistungen eingesetzt, ganz abgesehen davon, dass die Verkehrsleistungen weiter zunehmen. Das hat seine Ursache in der Entkoppelung von Verkehrszunahme und Wirtschaftswachstum.

Der stark zunehmende Luftverkehr ist sogar in dreifacher Weise für die Verstärkung des anthropogenen Treibhauseffekts verantwortlich: Durch den Ausstoß der klimawirksamen Gase CO₂ und Wasserdampf, durch den Ausstoß von Vorläufersubstanzen (primär Stickoxide), die verantwortlich für die Bildung strahlungsaktiver Verbindungen sind, sowie durch die Emission von Aerosolen, die zur Wolkenbildung in der oberen Troposphäre führen und damit zum Treibhauseffekt beitragen (Harmeling, Kubek 2006).

Das Umweltbundesamt (UBA) hat mit Hilfe des Emissionsberechnungsmodells TREMOD die CO₂-Emissionen pro Tonne und Kilometer für die einzelnen Verkehrsträger ermittelt. Dass Flugzeug stößt 746 g CO₂/tkm aus, der Wert für Lkw liegt bei 108 g CO₂/tkm. Demgegenüber sind der Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt mit CO₂-Werten von 31 bzw. 35 g/tkm um ein Vielfaches energieeffizienter und damit klimaschonender.

Luftschadstoffe

Der Straßengüterverkehr ist überproportional am Ausstoß von Luftschadstoffen beteiligt. Obwohl er nur zu 10 Prozent an den insgesamt gefahrenen Kilometern beteiligt ist, pustet die Lkw-Flotte mehr Stickoxide und Rußpartikel aus ihren Auspuffrohren als alle Pkw zusammen. Gerade in Ballungsgebieten verursacht der Güterverkehr erhebliche Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe. Denn hier treffen Angebot und Nachfrage räumlich konzentriert aufeinander, hier lebt ein Großteil der Bevölkerung, hier ballen sich die Ver- und Entsorgungsverkehre von Wirtschaft und Handel. Und hier bedeutet Güterverkehr fast ausschließlich Straßengüterverkehr, denn die Möglichkeiten, städtischen Güterverkehr auf andere Verkehrsmittel zu verlagern, sind sehr begrenzt.

Mit Inkrafttreten der EU-Luftqualitätsrichtlinie wurde die Menge wichtiger Luftschadstoffe begrenzt. So gilt seit 2005 ein strenger Grenzwert für Feinstaub in städtischer Luft, der ab 2010 verschärft und um einen Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) ergänzt wird. Vielerorts wurde der Feinstaubgrenzwert schon öfter überschritten als erlaubt, ähnliches ist auch bei NO₂ zu erwarten. Da die Fahrzeuge des gewerblichen Güterverkehrs, von wenigen Ausnahmen abgesehen, von Dieselmotoren angetrieben werden, ist der Schwerlastverkehr eine der Hauptquellen für Luftverunreinigungen durch Stickoxide (NO_x) und Feinstaub (PM₁₀). Dies bestätigen zahlreiche Untersuchungen wie auch aktuelle Messungen und Berechnungen im Rahmen der Erstellung von Luftreinhalteplänen. Grund ist auch der im Vergleich zum Pkw hohe Anteil von Fahrzeugen mit einem niedrigen Abgasstandard (»Euro-Norm«) und entsprechend hohem Schadstoffausstoß.

Um die Luftbelastungen zu reduzieren und betroffene Anwohner zu entlasten, haben zahlreiche Kommunen bereits Durchfahrtsverbote für Lkw erlassen. Städte wie Berlin, Köln, Stuttgart oder München haben außerdem die Einrichtung von Umweltzonen angekündigt. In diesen Umweltzonen dürfen dann nur noch solche Pkw und Lkw fahren, die ein bestimmtes Abgasniveau einhalten. Wollen Güterverkehrsbetreiber Fahrverbote vermeiden, ist der Einsatz emissionsarmer Lieferfahrzeuge unumgänglich. Vorausschauend geplant, können Unternehmen so Kosten- und Wettbewerbsvorteile erzielen.

Vergessen werden sollen trotz ihrer wesentlich besseren Umweltbilanz nicht die nach wie vor hohen Stickoxid- und Partikelemissionen der Diesel getriebenen Lokomotiven und Schiffsmotoren, bei denen wesentlich bessere Abgasstandards möglich sind.

Lärm und Erschütterungen

Lärmemissionen werden zu recht auch als die »vergessenen« Emissionen bezeichnet und nur peripher als Problem ernstgenommen, obwohl laut einer Studie des UBA 60 Prozent der Menschen in Deutschland nach eigenen Angaben unter Lärm leiden. Bereits ab einem Lärmpegel von 55 dB(A) steigt laut einer Studie des Robert-Koch-Institutes das Bluthochdruckrisiko und damit die Gefahr von Herz-Kreislaufkrankungen. Besonders die nächtliche Lärmbelastung wirkt sich auf den Organismus negativ aus. Die häufigste Lärmquelle ist der Straßenverkehr. Laut UBA-Studie sind 17 Prozent der Bevölkerung erheblichem Straßenlärm ausgesetzt gegenüber fünf Prozent durch Bahnlärm. Alle bisherigen Maßnahmen zur Lärminderung wurden durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens mehr als ausgeglichen.

Der Güterverkehr hat einen massiven Anteil an der Lärmentwicklung, die auch hier im wesentlichen durch den Straßengüterverkehr geprägt ist. Die höchste Lärmbetroffenheit findet sich in Städten. Aufgrund ihrer Abmessungen und ihres Gesamtgewichtes verursachen schwere Lkw die höchsten Belastungen. Beispielsweise verursacht ein schwerer Lkw im Mittel ein Vorbeifahrgeräusch wie 25 Pkw oder 12 Lieferwagen. Die Lärmbelastung kann in einzelnen Straßen erheblich sein: Bei einem Lkw-Anteil von vier Prozent verursacht dieser bereits etwa die Hälfte des gesamten Geräuschpegels aller Kraftfahrzeuge zusammen. Zwar liegen die Lärmgrenzwerte für Lkw nach der EU-Richtlinie 92/97/EWG zwischen 77 und 80 dB(A), die Fixierung auf Grenzwerte wird allerdings dem Problem Lärm nicht in jeder Hinsicht gerecht. Denn bei Geschwindigkeiten über 50 km/h treten die Rollgeräusche in den Vordergrund. Schallmindernde Straßenbeläge und vor allem lärmarme Reifen wie die mit dem »Blauen Engel« ausgezeichneten »lärmarmen und kraftstoffsparenden Kraftfahrzeugreifen« können erheblich zu einer Senkung des Lärmpegels beitragen. Ein Problem ist, dass staatliche Lärmsanierungsprogramme nicht auf städtischen Straßen greifen.

Auch bei den Erschütterungen dominieren schwere Lkw. Die Straßenbelastung eines 40-Tonnen-Lkw beträgt das bis zu 160 000-fache eines Pkw, ein 7,5-Tonnen-Lkw verursacht immerhin noch die 90-fache Straßenbelastung eines Pkw.

Unter Lärmaspekten ist auch die Bahn als ökologische Alternative nicht viel besser. Im Schienengüterverkehr ist der Wert von 75 dB(A) keine Seltenheit, der Zielwert der WHO liegt bei 45 dB(A). Da der Güterverkehr zum großen Teil in den sensiblen Nachtzeiten abgewickelt wird, ist der Lärm ein gravierendes Problem mit erheblichem Maßnahmenbedarf. Der veralteten Technik, vor allem die Bremsklotzsysteme aus Grauguss, stehen heute leisere und verschleißärmere Lösungen gegenüber. Beispiele sind Radscheibenbremsen, Radeinhausungen und Radabsorber sowie neue Drehgestelle, unter anderem das um ein Vielfaches leisere LEILA-DG, das vom UBA mit entwickelt wurde. Hier sind Lärminderungen bis zu zehn dB(A) möglich. Nach

Schätzungen des VCD Rhein-Sieg hat allein die DB AG über 120000 Güterwagen in Betrieb, zu denen etwa die gleiche Anzahl von privaten und ausländischen Bahnunternehmen hinzukommt. Eine forcierte Umrüstung der Güterwagen ist möglich und dringend geboten, wobei auch die EU politisch gefordert ist. Würden alle Güterwaggons umgerüstet, entspräche dies einer Halbierung der Lärmbelastung. Rechtlich muss hier der Gleichbehandlungsgrundsatz zur Anwendung kommen und verbindliche Lärmvorschriften für Lokomotiven und Güterwagen geschaffen werden. Um hier Fortschritte zu erzielen, wäre die Erweiterung des Trassenpreissystems um den Parameter Lärmausstoß besonders effektiv.

Vielschichtig sind die negativen Auswirkungen des Lärms durch wachsende Lufttransporte. Luftfrachtverkehr wird branchentypisch ebenfalls in der Nacht abgewickelt. Plötzliche Lärmereignisse und Lärmspitzen stellen eine besondere Belastung dar. Im knapp kalkulierten Luftfrachtgeschäft werden gern alte, umgebaute Verkehrsflugzeuge oder militärisch anmutende Transporter aus Sowjetzeiten eingesetzt. Aufgrund ihrer markanten Geräuschentwicklung werden solche Maschinen an großen Airports nicht mehr geduldet und in die Provinz verdrängt. Gerade an Flughäfen mit hohem Luftfrachtaufkommen leiden die Anwohnerinnen und Anwohner in hohem Maße unter nächtlichem Fluglärm.

Flächenverbrauch

Deutschland verfügt mit seinen rund 600000 Straßenkilometern über eines der dichtesten Straßennetze der Welt. 12,8 Prozent der Fläche Deutschlands werden zur Zeit für Siedlungs- und Verkehrszwecke gebraucht, täglich kommen 115 ha hinzu, das bedeutet eine Verdoppelung seit den 50er Jahren. Davon werden circa 23 ha für Verkehrsinfrastruktur benötigt, 22 ha für Straßen, 0,2 ha – mit abnehmender Tendenz – für Bahnanlagen und 0,8 ha für Flughäfen. Dieser Trend ist ungebrochen und damit die Bundesregierung meilenweit entfernt von ihrem selbst gesteckten Ziel, bis 2010 die tägliche Fläche auf 80 ha und bis 2020 auf 30 ha zu reduzieren. Die unkoordinierte Ausweisung von Gewerbegebieten oder die wie aus dem Boden schießenden Logistikzentren und Umschlagplätze vor allem in kleineren Gemeinden hat neben einem erhöhten Flächenverbrauch bereits zu einer sichtbaren Zersiedelung und starken Beeinträchtigung wertvoller Kultur- und Naturlandschaften geführt. Neben der Vernichtung und Denaturierung dieser Flächen bedeutet das vor allem wachsende Fixkosten zum Erhalt und Betrieb der Infrastruktur. In Städten weisen zudem viele Hauptverkehrsstraßen großzügige Breiten auf, da sich ihre Dimensionierung im Wesentlichen am Platzbedarf von Lkw orientiert. Damit erhöht sich die Trennwirkung von Straßen erheblich.

Verschärft wird das Problem durch den demographischen Wandel, der neben den sozialen Folgen entleerter Wohnquartiere immer weniger Menschen diese Kosten aufzwingt. Um diesen Trend umzukehren bedarf es einem Bündel von Maßnahmen wie zum Beispiel die reale Anlastung der externen Kosten auf die einzelnen Verkehrsträger und eine Politik des Flächensparens, die aber mit Hinweis auf die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit von Privatwirtschaft und Kommunen vehement abgelehnt wird.

Verkehrsunfälle

Wie beim motorisierten Individualverkehr ist auch der Güterverkehr auf der Straße am gefährlichsten. Aufgrund ihres Gewichts und ihrer Abmessungen tragen Lkw erheblich zum Unfallgeschehen bei und bestimmen wesentlich die Unfallschwere. Nahezu jeder fünfte Verkehrstote und mehr als zehn Prozent aller Schwerverletzten des Jahres 2005 gehen auf das Konto des Schwerlastverkehrs. Aufgrund einer sehr geringen Anschnallquote sind Lkw-Fahrzeuginsassen besonders betroffen (rund 20 Prozent aller Verkehrstoper). Die schwersten Unfälle ereignen

sich auf Landstraßen. Im innerstädtischen Verkehr stellen Lkw aller Größen eine Gefahr dar. Dort sind Güterverkehrsfahrzeuge auch am häufigsten in Unfälle verwickelt. Größtes Problem: der »tote Winkel«. Betroffen sind hier vor allem Fußgänger und Radfahrerinnen.

Hauptunfallursache außerhalb von Ortschaften sind zu schnelles Fahren und Übermüdung von Fahrern. Trotz Lenkzeitkontrollen gehen rund ein Viertel aller Lkw-Unfälle im Fernstraßennetz auf das Konto von übermüdeten Fahrern. Weiterhin spielen Sicherheitsmängel an den Fahrzeugen eine erhebliche Rolle. So hat das Bundesamt für Güterverkehr 2005 bei 680 000 Fahrzeugkontrollen fast jedes dritte Fahrzeug beanstandet. 15 000 Fahrzeuge waren so verkehrsunsicher, dass sie direkt aus dem Verkehr gezogen wurden. Allerdings erfasst die Kontrolldichte nicht einmal fünf Prozent aller Lkw auf deutschen Fernstraßen. Das deutet auf ein eklatantes Sicherheitsproblem hin.

In den letzten Jahren gehen viele Unfälle auf die immer zahlreicheren Kleintransporter bis 2,8 Tonnen zurück. Für diese Transporter gilt nicht das Lkw-Tempolimit und sie werden durch leistungsstärkere Antriebe immer schneller. Inzwischen sind Spitzengeschwindigkeiten von über 150 km/h möglich. Die starke Motorisierung schafft in der Kombination mit unerfahrenen Fahrern mit Pkw-Führerschein, mangelhafter Ladungssicherung und dem im Fuhrgewerbe allgegenwärtigen Termindruck steigende Gefahrenpotentiale. Dabei zielt eine auf »just-in-time« ausgerichtete Produktion insbesondere auf einen zeitgenauen nicht aber unbedingt auf einen schnellen Güterverkehr, der bei einer entsprechenden Logistik sowohl umwelt- und sozialverträglich als auch wirtschaftlich sein kann.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsphilosophie Vision Zero – Null Verkehrstote fordert der VCD konkrete Ziele zur Reduzierung von Verkehrsunfallopfern. Ein Instrument ist die flächendeckende und systematische Überwachung der Höchstgeschwindigkeit für Lkw von 80 km/h auf Autobahnen und Landstraßen. Dies ist besonders auf Landstraßen wichtig, da mit steigendem Maut-Ausweichverkehr dort das Unfallrisiko erheblich zunimmt. Aber auch innerorts sind Geschwindigkeitskontrollen wichtig. Allerdings sind künftig auch Verbesserungen insbesondere bei Unfällen mit Fußgängern und Radfahrerinnen zu erwarten. Denn Neufahrzeuge ab 7,5 Tonnen müssen ab 2007 gemäss Richtlinie 2003/97/EG in allen EU-Mitgliedsstaaten mit zusätzlichen Spiegeln ausgerüstet sein, die den toten Winkel verkleinern. Angesichts von Nutzungsdauer und Nutzungsintensität der Lkw ist jedoch dringend die Nachrüstspflicht für alle Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zu fordern.

Sehr wichtig sind die Erhöhung der Kontrolldichte und die Verbesserung der technischen Ausstattung des Kontrollpersonals als Teil eines umfassenden Sicherheitsprogramms. Dabei sollten Kommunikation und Aufklärung mit den Kontrollen und Strafen in Einklang stehen. Mit der EU-Richtlinie 2003/59/EG wurden verbindliche Vorgaben zur Aus- und Weiterbildung von gewerblichen Kraftfahrern geschaffen. Die in der Richtlinie festgelegten Schulungsintervalle können zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Bewusstseins- und praktische Ausbildung beitragen, wenn konsequent auf ihre Einhaltung seitens der Unternehmen geachtet wird. Dessen ungeachtet bietet die Verlagerung von der Straße auf Schiene und Binnenschiff weiterhin einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Externe Kosten

Die Folgekosten für die Allgemeinheit durch Unfälle, Schäden an Straßen und Gebäuden steigen ins Unermessliche. Für das Jahr 2000 wurden von INFRAS für die EU-Länder 650 Milliarden Euro allein für diesen eingeschränkten Bereich prognostiziert, wobei die Straße den Löwenanteil von 84 Prozent innehat. Ein Drittel davon wird allein dem Güterverkehr angelastet.

Diese sogenannten externen Kosten sind finanziell darstellbare Schäden, die durch wirtschaftliche Aktivitäten, in diesem Fall durch den Verkehr, an Dritten verursacht werden. Es wird versucht, Umweltschäden mit Grenz- und Durchschnittskosten und Schattenpreisen darzustellen. Allerdings ist die Methodologie kompliziert und vom gesellschaftlichen Mainstream abhängig. Viele Effekte werden immer noch ausgeblendet, so dass man von einer umfassenden, gerechten Anlastung dieser Kosten meilenweit entfernt ist. Wie soll ein Hektar durchschnittenes Feuchtgebiet, wie die Peeneniederung, beziffert werden, wie der Anstieg des Meeresspiegels um zehn Zentimeter, das Zuschütten des Mühlenberger Lochs oder das Leid der Familie, die eine Angehörige durch den Verkehr verloren hat? Wie soll die Luftverschmutzung und Verlärmung eines ganzen Landstriches durch den Güterverkehr berechnet werden und wie der Verlust eines stillen Naherholungsgebietes? Problematisch ist auch, dass das Verursacherprinzip bei Umweltschäden nur bedingt Anwendung findet. Die Beweislast liegt beim Geschädigten. Der kranke Anwohner muss nachweisen, dass der Verkehrslärm seinen Bluthochdruck und seine Schlafstörungen verursacht hat.

Die gesellschaftlichen Schäden bleiben unbeachtet, unterbewertet und diffus, solange die Wirtschaft und ihre Bedürfnisse das Maß aller Dinge sind. Laut INFRAS wird aber deutlich, dass die externen Kosten innerhalb von fünf Jahren um zwölf Prozent gestiegen sind.

Hinterlandanbindungen

Steuernd eingreifen muss der Staat vor allen Dingen im Bereich der Seehäfen, die auf Grund der Globalisierung und der Engpässe auf dem Landweg ungewöhnlich hohe Zuwachsraten zu verzeichnen haben. Allein im Jahr 2005 war es ein Plus von 11,8 Prozent. Der Containerverkehr wächst doppelt so schnell wie die Kapazitäten der Häfen, 95 Prozent des interkontinentalen Güterverkehrs wird über den Seeverkehr abgewickelt. Der Hamburger Hafen ist nach Rotterdam zweitgrößter Containerhafen Europas. Er hat zum Beispiel sein Containervolumen seit 1998 mehr als verdoppelt, wobei auch der innerdeutsche Binnenschiffverkehrsverkehr überproportional um 25 Prozent gestiegen ist. Die eigenen prognostizierten Zuwächse für 2015 mussten schon 2003 nach oben revidiert werden. Solche Entwicklungen sind zum einen erfreulich, zum anderen eine Herausforderung für die Hafenlogistik. Diese muss versuchen, mit akzeptablen Liegezeiten die Kosten der Reedereien in wirtschaftlich vertretbaren Größenordnungen zu halten und immer höhere Containerkapazitäten in immer kürzerer Zeit zu bewältigen.

Der Zuwachs in der Seeschifffahrt bedeutet einen Zuwachs bei den Hinterlandverkehren. Die derzeitige Infrastruktur ist allerdings nicht in der Lage, die zusätzlichen Verkehre zu bewältigen. Infrastrukturengpässe behindern somit die Vor- und Nachläufe auf der Straße und der Schiene. Schätzungen gehen von einem weiteren Anwachsen dieser Verkehre bei den Nord- und Ostseehäfen von 68 Prozent bis 2015 aus, Änderungen nach oben vorbehalten. Der geplante Wilhelmshavener Tiefwasserhafen im Wert von mehr als 600 Millionen Euro soll die Region am Jadebusen endlich in eine blühende Landschaft verwandeln und massenhaft Arbeitsplätze bringen. Das wurde schon bei anderen Großprojekten versprochen und nicht gehalten. Zu befürchten ist eher, dass Synergieeffekte genutzt und für einen Arbeitsplatz am Jadebusen, zwei in Bremerhaven verloren gehen werden.

Wenn es nach den Planern geht, sollen bald Containerschiffe mit bis zu 12 000 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) in Wilhelmshaven festmachen, in kürzester Zeit gelöscht und zu 100 Prozent weiter transportiert werden. Das bedeutet pro Schiff 100 bis 120 Güterzüge, 6 000 Lkw oder 50 Feeder-schiffe. Die Auswirkungen auf die Region und ihre Infrastruktur, die gigantischen Flächenversiegelungen und die Belastungen durch ein extrem hohes Transportaufkommen für die Bevölkerung werden kleingeredet und lediglich zum Bau weiterer Autobahnen wie der A 22 instrumentalisiert.

Um die Kapazitätsproblem in den Griff zu bekommen, bedarf es eines leistungsfähigen Schienennetzes, das logistisch den Erfordernissen des Abtransportes der Container entspricht. Die Leistungsfähigkeit der Schiene wird sich dabei besonders an der Durchlässigkeit der Knoten erweisen, die durch den Ausbau des vorhandenen Netzes entlastet werden können. Bei den Planspielen um neue Schienenprojekte spielen solche Überlegungen allerdings nur eine untergeordnete Rolle. Dies zeigt auch die neuerliche Diskussion um die milliardenschwere Y-Trasse, die Hannover, Bremen und Hamburg miteinander verbinden und dem Güterverkehr zusätzliche Kapazitäten verschaffen soll. Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass den veranschlagten Kosten von 1,5 Milliarden Euro kein entsprechender Nutzen gegenübersteht. Die Y-Trasse löst weder die Probleme der überlasteten Knoten, noch trägt sie zur Erschließung der Region bei, da sie als Hochgeschwindigkeitstrasse konzipiert ist (BUND-Studie zu Hinterlandverkehr im Internet www.bund.net/verkehr).

Gemessen an dem Boom der Seehäfen führt die Binnenschifffahrt mit einem Zuwachs im Gütermengenumschlag von 0,4 Prozent in 2005 und einem Containeranteil von 6,2 Prozent ein Schattendasein. Die Binnenschifffahrt leidet mehr als andere Verkehrsträger unter den natürlichen Gegebenheiten der Wasserstraßen – den Flusstiefen und den Wasserständen – sowie der fehlenden Kostengerechtigkeit. Außerdem ist die Flotte mit einem Durchschnittsalter von 50 Jahren hoffnungslos überaltert. Um die Binnenschifffahrt als umweltschonenden Verkehrsträger zu fördern, müssen die milliardenschwere Flussausbauprogramme ad acta gelegt und stattdessen eine moderne, emissionsarme Schiffsflotte über entsprechende Programme gefördert werden. Nur so kann logistisch auf den Markt reagiert und der ruinöse Wettbewerb zwischen Schiff und Schiene zugunsten integrierter Logistiksysteme beendet werden (UBA-Projekt »umweltfreundliches Binnenschiff«: Abgastechnik nach neuestem Stand, Schiff mit niedrigem Seegang).

Ökonomische und rechtliche Rahmenbedingungen

Lkw-Maut

Seit dem 1. Januar 2005 sind Lkw über zwölf Tonnen in Deutschland auf Autobahnen mautpflichtig. Die Lkw-Maut ist damit ein Hebel, die Wegekosten verursachergerechter anzulasten und damit einen faireren Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu fördern. Die Studie der Universität Karlsruhe von 2002 geht in einem Szenario davon aus, dass durch die Lkw-Maut bis 2010 der Güterverkehr auf der Straße um 3,3 Prozent ab und auf der Schiene um 14 Prozent zunimmt. Nach Untersuchungen des Bundesamts für Güterverkehr waren bislang keine nennenswerten Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Schiene infolge der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zu beobachten. Eine Verlagerung kann nur gelingen, wenn die Mautsätze höher sind als bei ihrer Einführung 2005 und die Einnahmen insbesondere der Bahn zugute kommen. Die Maut sollte in Bezug auf Schadstoff- und Lärmausstoß emissionsorientiert gestaffelt sein und mit einem besseren Schienenangebot verknüpft werden. Außerdem muss die Maut für alle Lkw ab 3,5 Tonnen und für das gesamte Straßennetz gelten. Denn seit Einführung der Lkw-Maut weichen zahlreiche Lkw auf das nachgelagerte Straßennetz aus. Im ersten Schritt müssen die Bundes- und Landesstraßen mautpflichtig werden, die vom Mautausweichverkehr betroffen sind.

Die negativen Auswirkungen auf die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner durch die ausweichenden Lkw sind vielfältig. Das hat die VCD Fragebogenaktion »Maut-Flucht Stoppen« ergeben, an der sich 2100 Menschen beteiligt haben. Lärm, Abgase und Erschütterungen stören die Nachtruhe, der Weg zu Arbeit wird durch Staus behindert, tägliche Besorgungen erschwert, und die Unfallgefahr steigt durch das erhöhte Lkw-Aufkommen. Mit der VCD Aktion wurden die Strecken ermittelt, auf die schwere Lkw seit der Einführung der Autobahnmaut ausweichen. Die Ergebnisse der nicht repräsentativen VCD Befragung werden durch offizielle Verkehrszählungen bestätigt. Schwere Lkw meiden vorrangig die Autobahnen in der Nähe ihrer Start- und Zielorte, nutzen Abkürzungen oder satteln auf gut ausgebaute Bundesstraßen um, die parallel zur Autobahn verlaufen. Laut Fragebogenaktion des VCD sind folgende Großräume besonders durch den Mautausweichverkehr belastet: Hamburg – Bremen, Uelzen – Hannover – Braunschweig – Magdeburg, Stuttgart, Berlin, München, Bodensee, Mannheim – Karlsruhe – Pforzheim und der Großraum Passau (Detaillierte Ergebnisse unter www.vcd.org/lkwmaut.html).

Die Verlagerungswirkungen finden vor allem bei Transporten bis 150 km statt, denn ein Großteil des Güterverkehrs spielt sich im städtischen Bereich und dessen Einzugsbereich in der sogenannten Endverteilung ab. Die oben genannte Studie der Universität Karlsruhe kommt schon 2002 zu dem Schluss, dass die EU-rechtlichen Regelungen genügend Spielräume lassen, um solchen unerwünschten Mitnahmeeffekten entgegen zu wirken. So kann die Maut, die laut Autobahnmautgesetz (AMBG) ausschließlich für Autobahnen gilt, durch Rechtsverordnung des BMVBS auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen ausgedehnt werden. Um die Maßnahmen möglichst zielführend zu gestalten, sind eine geeignete Form der Messung, belastbare Kenndaten und eine genaue Analyse der Verkehrsleistungen und Gütermengen notwendig. Eine Ausweitung der Lkw-Maut auch auf andere Straßen wurde auch durch die Novellierung der EU-Wegekostenrichtlinie ermöglicht.

Die politischen Strategie

Die Annahme, dass mit den Veränderungen der herrschenden Strukturen wirtschaftliche Einbußen einhergehen, ist durch verschiedene gutachterliche Szenarien widerlegt worden. Auch wenn sich bestimmte wirtschaftliche Potentiale verschieben, wird insgesamt eine positive Bilanz beim technischen Fortschritt und im Dienstleistungsbereich für den Fall prognostiziert, dass restriktive Maßnahmen und Anreize zur Innovation in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen.

Das Märchen von dem Entstehen neuer Arbeitsplätze hält sich unverwüstlich, wird weiter gepflegt und ist ein Strohalm für Millionen arbeitssuchender Menschen. Ernsthaftige Evaluationen über die im Bundesverkehrswegeplan prognostizierten Arbeitsplatzzuwächse gibt es wohlweislich nicht. So wird das Thema weiterhin politisch instrumentalisiert, obwohl gerade Beispiele aus Ostdeutschland (A20, DHL-Drehkreuz am Flughafen Leipzig) zeigen, dass Arbeitsplätze in großem Stil lediglich verlagert bzw. abgesaugt werden. Die Verlagerung erfolgt in die Gewerbegebiete an den Autobahnauffahrten oder ins grenznahe Billiglohnausland, wo die Industriebrötchen aus Großbäckereien nur ein Bruchteil dessen kosten, was der Bäcker um die Ecke verlangt. Der Individualverkehr folgt diesem Trend. Die automobilen Bürgerinnen und Bürger verlegen ihre Kaufkraft lieber in die riesigen Supermarktketten auf der grünen Wiese als weiterhin in der nahen Umgebung einzukaufen. Das Ergebnis ist, dass das klein- und mittelständische Gewerbe bankrott geht, die Menschen ihre Jobs verlieren und die Innenstädte veröden.

Der Masterplan der Bundesregierung

Die Bundesregierung will – nach eigenen Angaben – zusammen mit Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden einen »Masterplan Güterverkehr und Logistik« erarbeiten, der neben dem Bundesverkehrswegeplan die Grundlage für die weitere Entwicklung der Infrastruktur im Bereich Güterverkehr und Logistik sein soll. Er soll bis Ende 2007 Handlungsvorschläge für eine effizientere Gestaltung des Verkehrssystems und eine noch bessere Nutzung der einzelnen Verkehrsträger unterbreiten sowie neue Impulse für mehr Arbeit und Beschäftigung setzen. Die Stärkung der Akzeptanz von Güterverkehr und Logistikaktivitäten ist eine weitere Zielsetzung des Masterplans.

In einem dynamischen Prozess soll die Situation im Bereich Güterverkehr und Logistik durchleuchtet und Schwachstellen auf der Grundlage vorhandener Studien, Gutachten, Prognosen aufgezeigt werden. Parallel will die Bundesregierung in einen strukturierter Dialog mit der Wirtschaft, der Wissenschaft, der Öffentlichkeit, den Bundesländern, der EU sowie den Nachbarstaaten eintreten.

Mit dem Masterplan Güterverkehr sollen u.a. folgende Fragen beantwortet werden:

- Wie entwickeln sich Wirtschaftswachstum, Bevölkerungsstruktur, Warenströme, Wertschöpfungsketten?
- Welche veränderten Anforderungen stellen Wirtschaft und Bürger an die Güterverkehrsleistung (Angebot und Nachfrage)?
- Was dient der Steigerung der Effizienz des Gesamtverkehrssystems?
- Was kann der Staat, was kann die Wirtschaft tun?

...aus VCD-Sicht

Der Masterplan bietet die Chance, dass Umweltbelange dezidiert in die zukünftige Güterverkehrsentwicklung mit einbezogen werden. Denn auf Drängen der Umweltverbände und des Bundesumweltministeriums ist der Umweltschutz als ein Handlungsfeld für den Güterverkehr vom federführenden Verkehrsministerium anerkannt worden. Vermeidung, Verlagerung und eine

verträgliche Abwicklung des Verkehrs können so von reinen Schlagworten zu Handlungsmaximen werden, ebenso die Harmonisierung und Etablierung von Umweltstandards.

Statt wie bisher Entwicklungen als gegeben hinzunehmen und zu bedienen sowie Begehrlichkeiten für Großprojekte in der Bauindustrie zu befriedigen, müssen im Dialog mit allen relevanten gesellschaftlichen Gruppen Ziele für einen umwelt- und sozialverträglichen Güterverkehr formuliert und auf dieser Basis gesteuert und gehandelt werden.

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik muss Teil der Bundesverkehrswegeplanung werden, denn das ist die Voraussetzung für eine integrierte Güterverkehrsplanung. Ihr Ziel muss eine stärkere Verknüpfung aller Verkehrsträger und eine stärkere Abstimmung der Infrastrukturplanungen auf EU- und Länderebene, insbesondere in Ballungsräume sein.

Forderungen an die Politik

Um die Belastungen des Güterverkehrs zu reduzieren gelten generell folgende Leitsätze:

- Vermeidung unsinniger Transporte
- Verlagerung von Transporten auf Bahn und Schiff
- Steigerung der Effizienz und Erhöhung der Auslastung von Gütertransporten

Um die damit verbundenen Ziele zu erreichen, ist ein Bündel von Änderungen notwendig. Neben fiskalischen Maßnahmen ist auch die Entwicklung einer integrierten Güterverkehrspolitik notwendig. Im Einzelnen ist die Politik bei folgenden Maßnahmen gefordert:

1. Weiterentwicklung der **Lkw Maut**, um eine annähernde Wettbewerbsgleichheit unter den Verkehrsträgern zu erlangen. Die vom Straßengüterverkehr verursachten Kosten müssen diesem stärker als bisher angelastet werden. Notwendig ist die Ausweitung der Maut auf Lkw ab 3,5 Tonnen und auf alle Straßen sowie ihre Erhöhung auf 45 Cent/km.
2. Überarbeitung und Einbeziehung des »**Masterplans Güterverkehr und Logistik**« in den Bundesverkehrswegeplan unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte und Anwendung der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung (SUV) für alle Verkehrsprojekte. Das bedeutet u.a. eine stärkere Priorisierung der Schiene, eine stärkere Verknüpfung aller Verkehrsträger und eine stärkere Abstimmung der Infrastrukturplanungen auf EU- und Länderebene besonders in den Ballungsräumen.
3. Entwicklung eines modernen **Güterverkehrs auf der Schiene**. Der Schienengüterverkehr stellt gegenwärtig für Verlagerer und Spediteure in vielen Fällen noch keine Alternative zum Gütertransport auf der Straße dar. Die Gründe sind mangelnde Flexibilität und Qualität des Angebots in bestimmten Relationen und Zeitfenstern sowie die fehlende Logistik besonders im Transitverkehr verbunden mit nicht konkurrenzfähigen Preisen. Daraus ergeben sich folgende Forderungen:
 - a) Wettbewerbsfähigkeit der Trassenpreise,
 - b) Verbesserung des Trassenzugangs für Dritte,
 - c) Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs,
 - d) Modernisierung von Infrastruktur und Logistik,
 - e) Kundenorientierung der Eisenbahnunternehmen.
4. Einbeziehung der **Binnenschifffahrt** auf geeigneten Strecken.
5. Entwicklung einer integrierten Güterverkehrspolitik unter Berücksichtigung
 - a) der Tragfähigkeit einer Region bezüglich der Hinterlandanbindung,
 - b) einer optimierter Logistik,
 - c) der Verbesserung einer angepassten Schieneninfrastruktur.
6. **Nutzungssteuerung** auf empfindlichen Strecken und hochbelasteten Korridoren. Der Güterverkehr belastet empfindliche Räume wie zum Beispiel die Alpen im Transit besonders stark. Das gilt gleichermaßen für regionale Verkehrsspitzen in städtischen Ballungsräumen. Für solche sensiblen Korridore ist es notwendig, zusätzliche planerische und preisliche Maßnahmen zu ergreifen. Neben Nachtfahrverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie der Bevorteilung von lärm- und emissionsarmen Lkw sollten in empfindlichen Räumen zusätzliche Nutzungsentgelte für Gütertransporte erhoben werden.

Zum Weiterlesen

Roland Sellien, VCD Niedersachsen: Hochleistungsschienennetz für Niedersachsen, Bremen und Hamburg statt Y-Trasse, 2006

VCD Aktion »Maut-Flucht stoppen«, Juli 2006, Ergebnisse unter www.vcd.org

VCD Studie »Bahn 21«, 2004, pdf unter www.vcd.org

VCD-Kurzbroschüre »Güterverkehr in der Stadt – Ein unterschätztes Problem?!«, 2006

VCD-Leitfaden »Städtischer Güterverkehr – Umwelt schonen und Kosten sparen«, 2006

VCD-Position »Binnenschifffahrt«, 2005, PDF unter www.vcd.org

SRL-Studie »Verkehr und Umwelt«, 2005

EST-Studie: Habits of a Lifetime - European Energy Usage Report, 2006

(<http://portal.est.org.uk/uploads/documents/aboutest/Energy%20Saving%20Trust%20-%20Habits%20of%20a%20lifetime%20report.pdf>)