



# Grüne Mobilität – Der mögliche Beitrag des Güterverkehrs in Deutschland und Sachsen

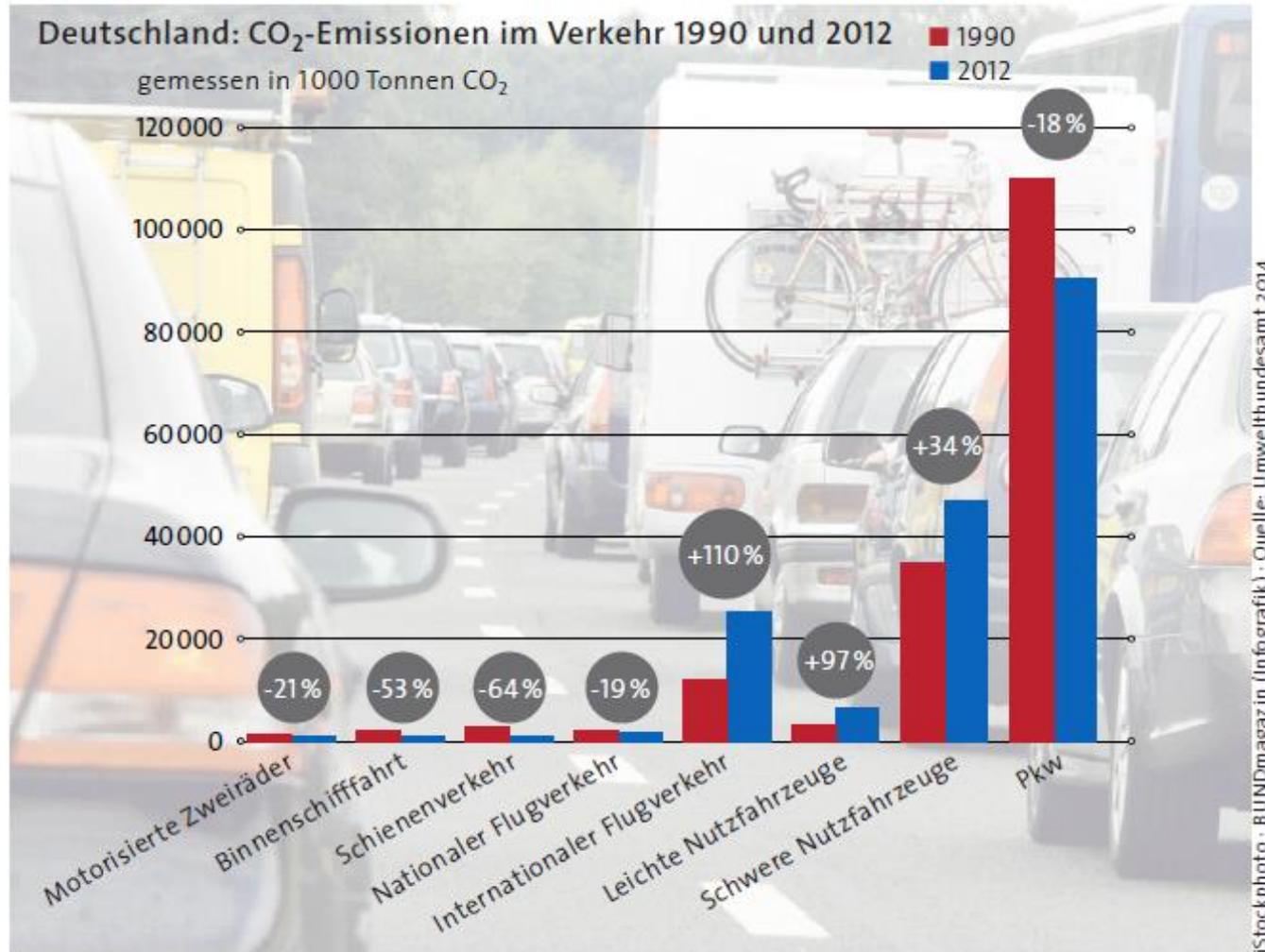
8. Sächsischer Klimakongress B 90/DIE GRÜNEN  
Dresden 29.11.2014

Dr. Werner Reh  
Leiter Verkehrspolitik:  
BUND / Friends of the Earth Germany

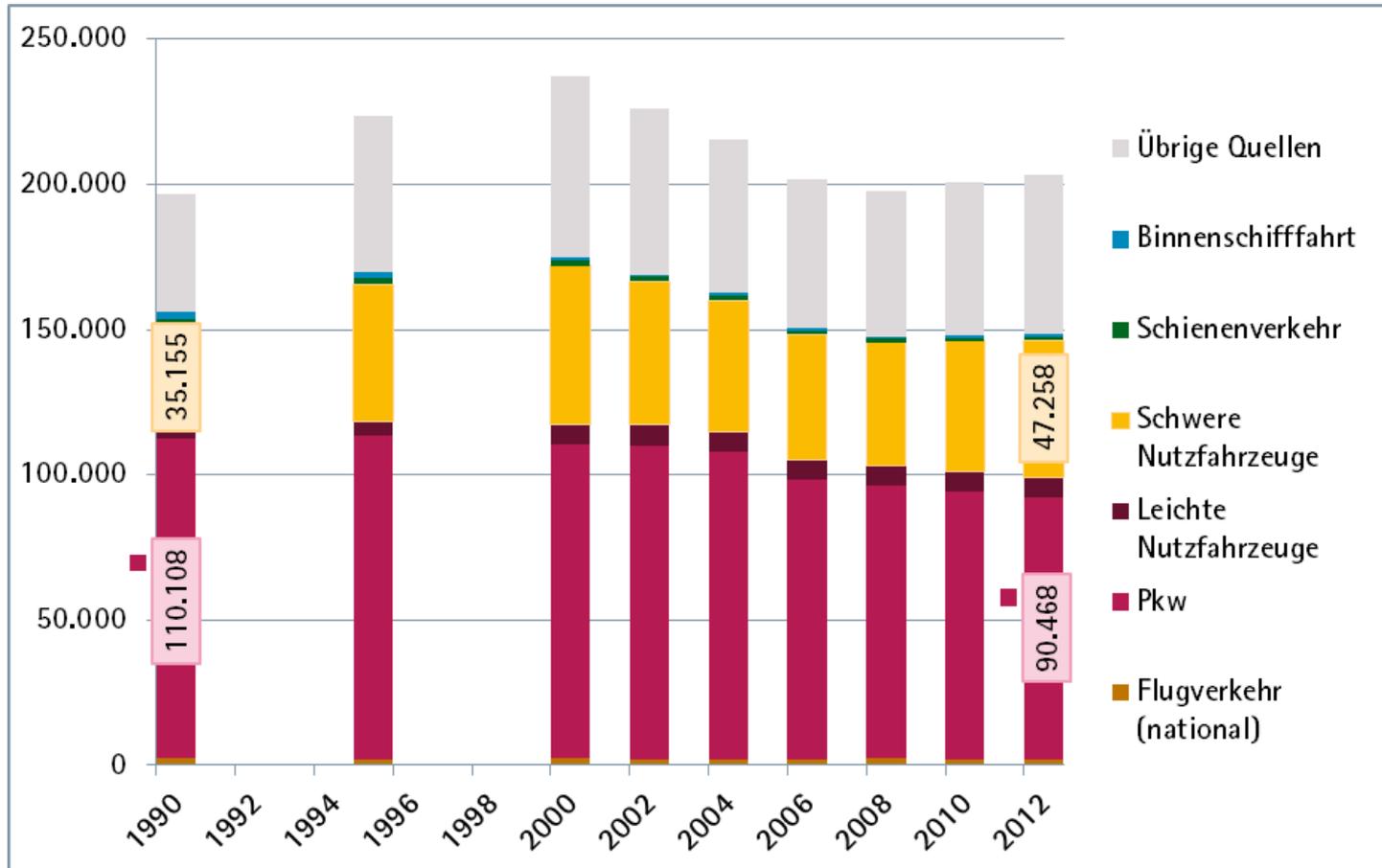
# Gliederung, bzw. drei Fragen

- **WARUM** Klimaschutz Güterverkehr einbeziehen muss
- **WAS** muss passieren? Vor allem das Verlagerungsziel umsetzen
- **Wie kann das gehen?**
  - **Infrastruktur**
  - **Logistik**
  - **Beteiligung/Netzwerke**
- **Fazit: Gesamtkonzept für Sachsen etc.**

# WARUM? CO<sub>2</sub>-Trends im Verkehr in DE



# CO2-Trend Verkehr seit 1990: -5%. Aktionsprogramm Klimaschutz: -10-15 Mio t bis 2020?



# Wachstums„Prognose“: Distanzen, Transit...

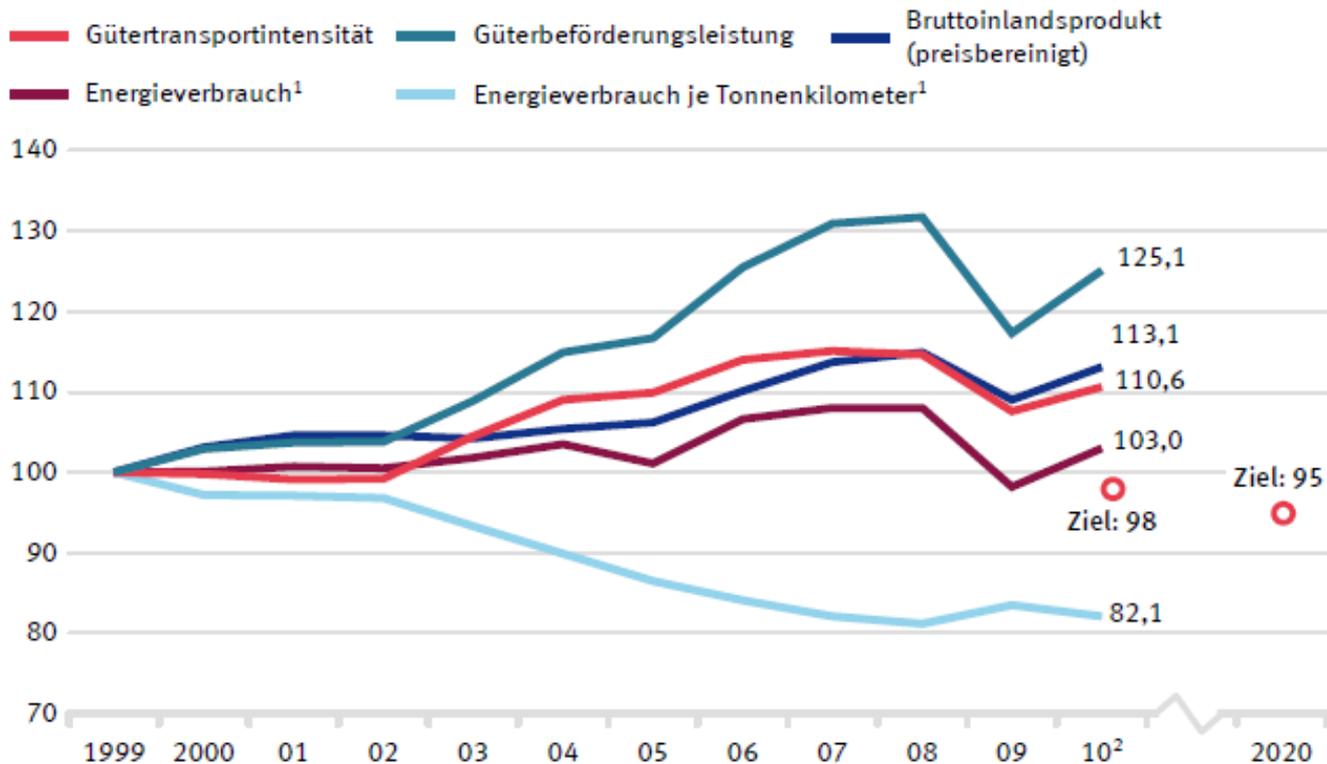
(Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Berlin 2014, S. 8)

Tab. 0-3: Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern

	2010		2030		Veränderung 2010-2030 in %			
	Mio. t	Anteil in %	Mio. t	Anteil in %				
<b>Transportaufkommen</b>								
Schiene	358,9	9,7%	443,7	10,2%	23,6%			
Straße	3.116,1	84,1%	3.639,1	83,5%	16,8%			
Binnenschiff	229,6	6,2%	275,6	6,3%	20,0%			
Summe	3.704,7	100,0%	4.358,4	100,0%	17,6%			
	2010		2030		Veränderung 2010-2030 in %	Transportweite in km		
	Mrd. tkm	Anteil in %	Mrd. tkm	Anteil in %		2010	2030	Veränd. 2010- 2030 in %
<b>Transportleistung</b>								
Schiene	107,6	17,7%	153,7	18,4%	42,9%	300	347	15,6%
Straße	437,3	72,0%	607,4	72,5%	38,9%	140	167	18,9%
Binnen- schiff	62,3	10,3%	76,5	9,1%	22,8%	271	277	2,3%
Summe	607,1	100,0%	837,6	100,0%	38,0%	164	192	17,3%

# Transportintensität +11%; bis 2030: +13% (Transport wächst stärker als BIP)

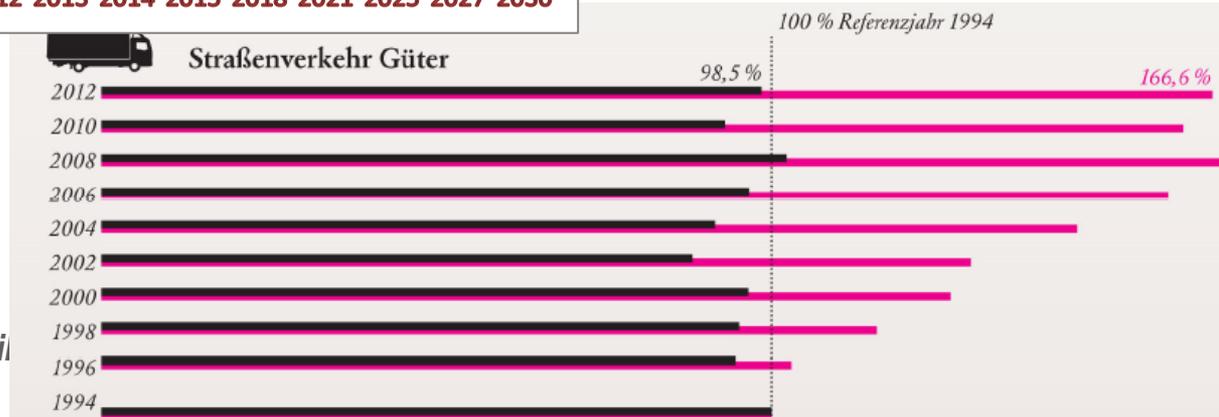
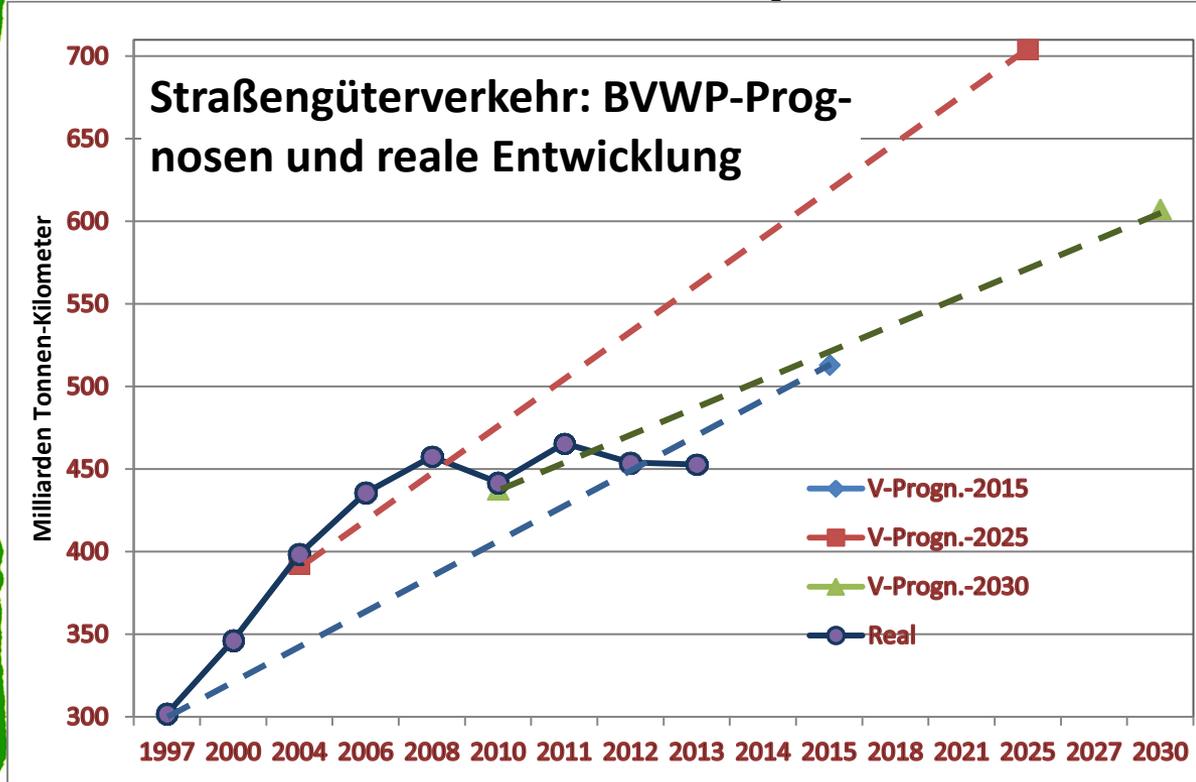
Gütertransportintensität  
1999 = 100



1 Daten ohne Flugverkehr, Rohrleitungen und leichte Nutzfahrzeuge (< 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht). 2 Vorläufige Daten.

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Umweltbundesamt

# 2007: Überschätzung Straßengüter-V- Wachstum? +80%; 2014: +40%, 2020:+20%?



# Verkehrsprognose 2030: MIV + Güter-V: Regionale unterschiedliche Entwicklung!

Abb. 4-13: Veränderung der regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommen 2030 gegenüber 2010 - Motorisierter Verkehr

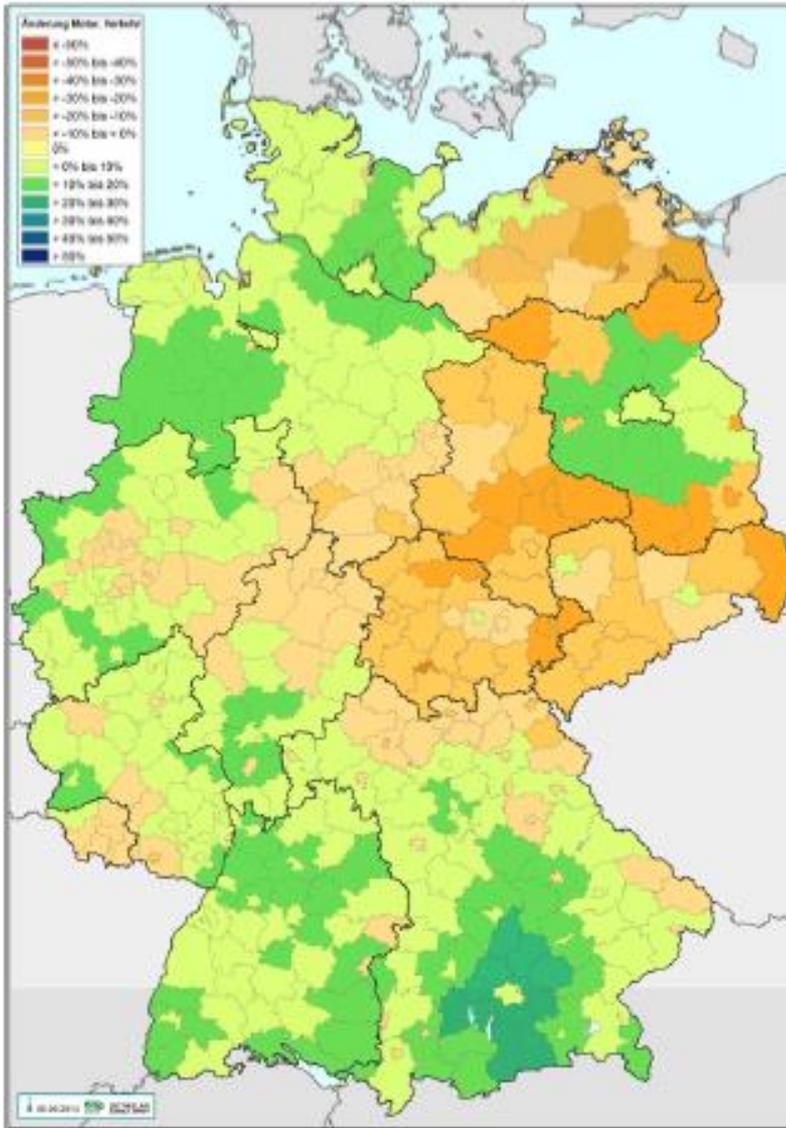
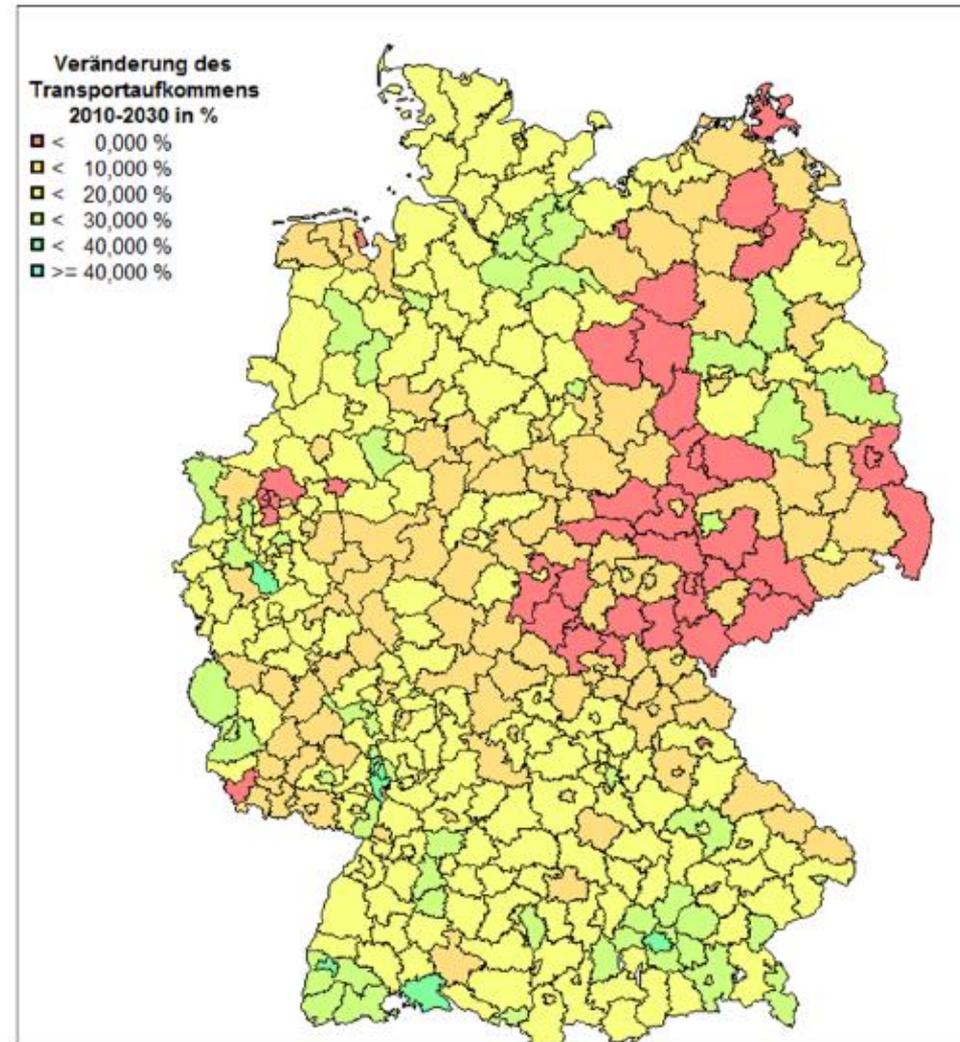
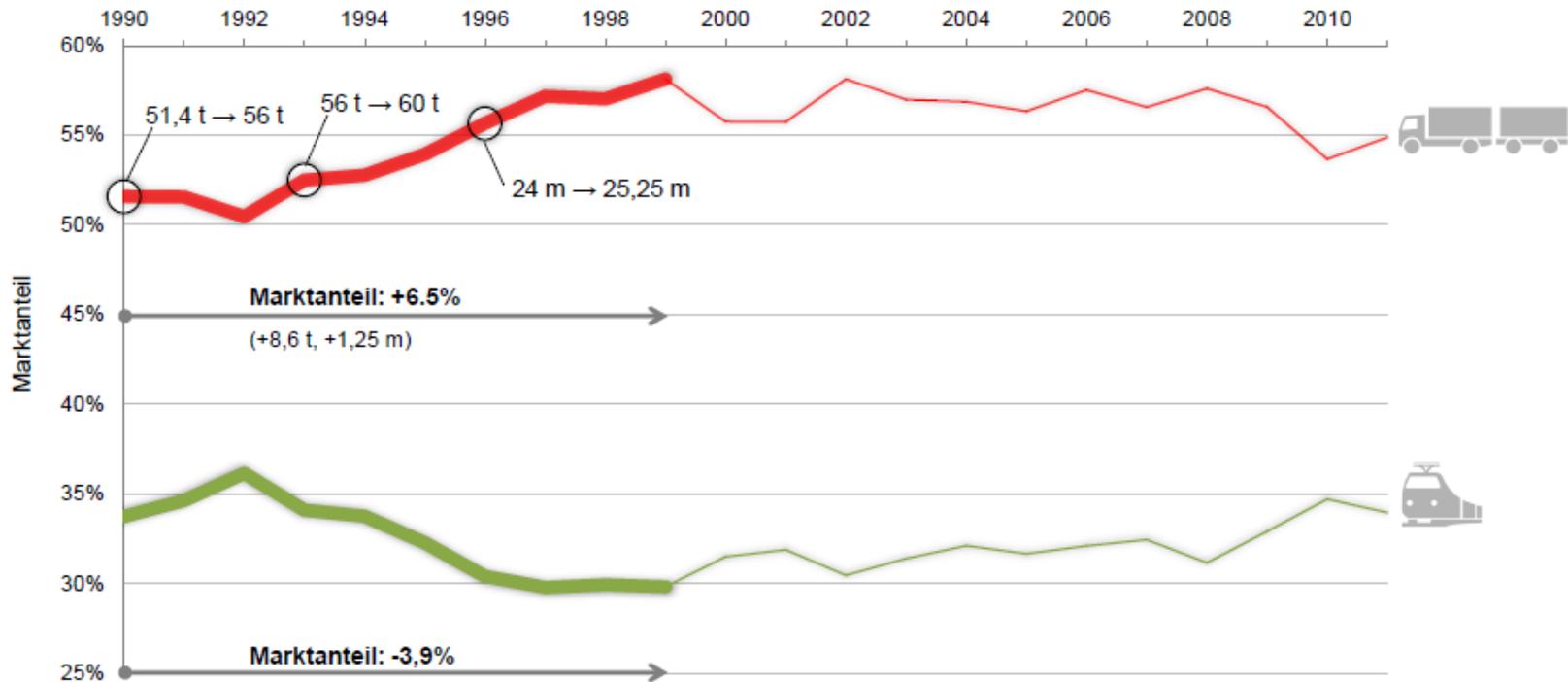


Abb. 5-13: Regionale Entwicklung der Transportaufkommensveränderung in % zwischen 2010 und 2030



# Was tun? Keine Fehlentscheidungen: Lang-Lkw

## Faktencheck Riesen-Lkw Verkehrsverlagerung in Schweden



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Trafikanalys 2012, VTI 2008. KTH 2005. Enthaltene Verkehrsträger: Lkw, Eisenbahn, inländische Schifffahrt.

# WAS muss geschehen?

## Verlagerung v.a. auf die Schiene

Abb. 4.3  
Anteile an Verkehrsaufkommen und -leistung nach Gütergruppen, heute  
Quelle: Destatis, Verkehr in Zahlen

- Landwirtschaft, Nahrung, Futtermittel
- Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren
- Chemie
- Steine und Erden
- Erze, Metall, Eisen, Stahl
- Transit
- Kohle, Erdöl, Mineralölzerzeugnisse

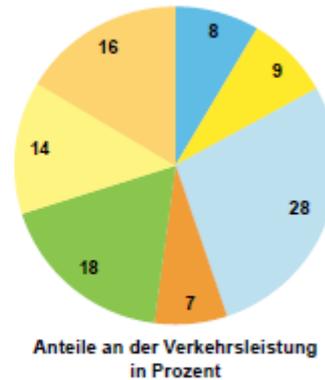
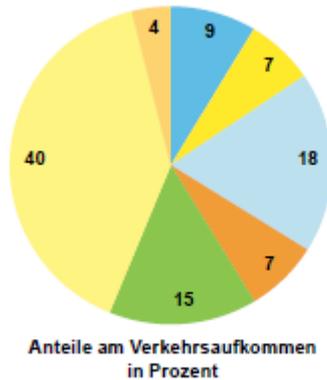
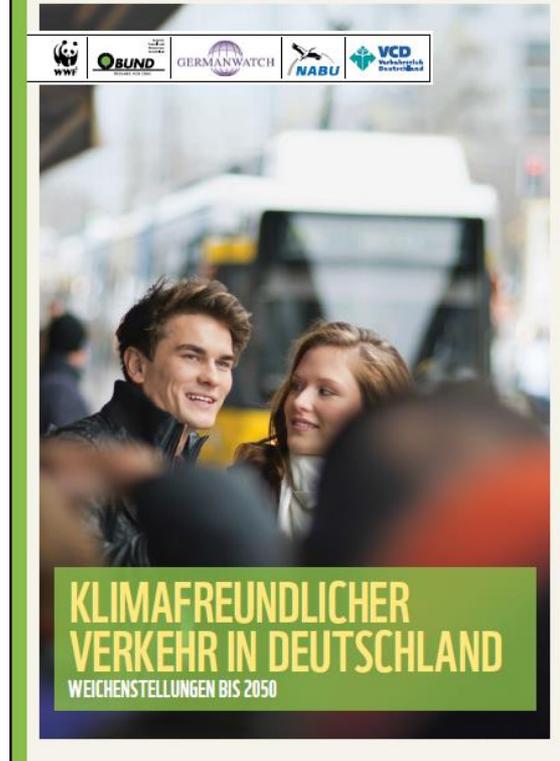
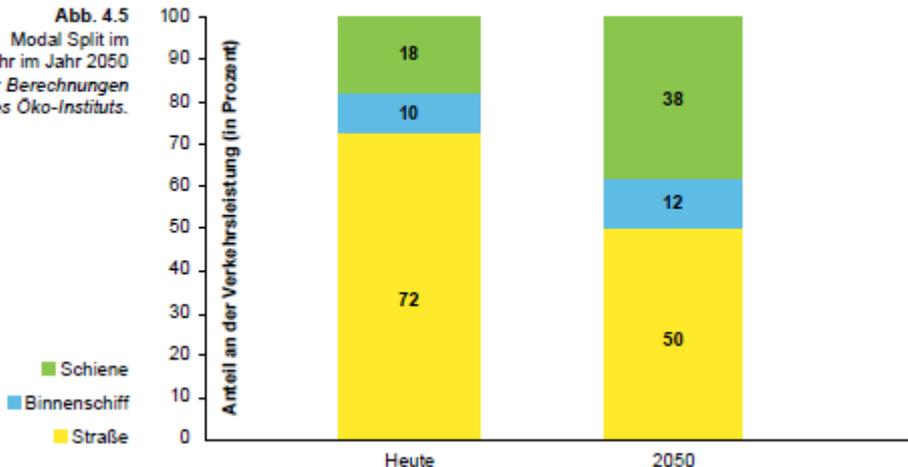


Abb. 4.5  
Modal Split im Güterverkehr im Jahr 2050  
Quelle: Berechnungen des Öko-Instituts.



- Zielgerichtete Infrastruktur-Gesamt-Planung:
  - Vernetzung,
  - Verlagerung
  - Güterverkehrszentren
  - Umschlaganlagen
- Logistikkonzepte und Logistiksiedlung

– 29.11.2014

# Ziele BVWP 2015: Gute Umweltziele. Aber: (Noch) Kein Konzept nachhaltiger Mobilität

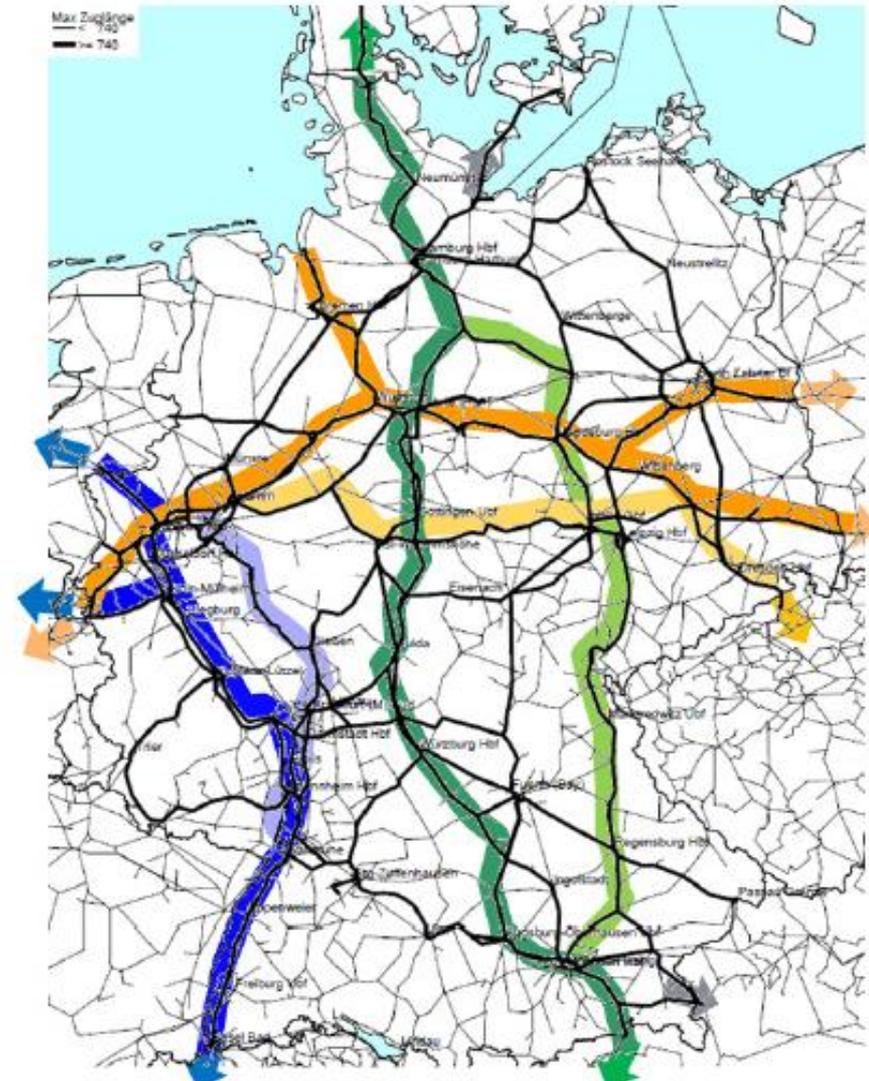
	Übergeordnete Ziele	Abgeleitete Ziele
1	Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Substanzerhalt</li> <li>• Verkehrsmanagement, Engpassbeseitigung</li> <li>• Verbess. Erreichbarkeit/Anbindung</li> </ul>
2	Sicherstellung Güterversorgung Erhöhung Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Substanzerhalt</li> <li>• Transportkostensenkung</li> <li>• Verkehrsmanagement/Engpassbeseitigung</li> <li>• Erhöhung Zuverlässigkeit von Transporten</li> <li>• Anbindung internationaler Drehkreuze (Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals)</li> </ul>
3	Erhöhung Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Substanzerhalt</li> <li>• <b>Verlagerung</b> auf Wege/Netze mit höherer Verkehrssicherheit</li> </ul>
4	Reduktion Emission von <b>Klimagasen &amp; Schadstoffen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Verkehrsfluss, Verkehrsmanagement, Engpassbeseitigung</li> <li>• <b>Verkehrsverlagerung</b></li> <li>• Substanzerhalt</li> </ul>
5	Begrenzung Inanspruchnahme von <b>Natur und Landschaft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs</b></li> <li>• <b>Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume</b></li> </ul>
6	Verbesserung Lebensqualität incl. <b>Lärmsituation</b> in Regionen und Städten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Lärmvermeidung und -minderung</b></li> <li>• <b>Entlastung von Orten und Menschen</b>/Erschließung städtebaulicher Potenziale</li> </ul>

Quelle: BMVI: Grundkonzeption für den BVWP 2015. endg. Fassung, 4.4.2014

# Gute Strategie Netzkonzepte: EU-Kernnetz (?Orient/East-MED-Korridor?), DB-Netz 2030



## Verbesserungen im Güterverkehr



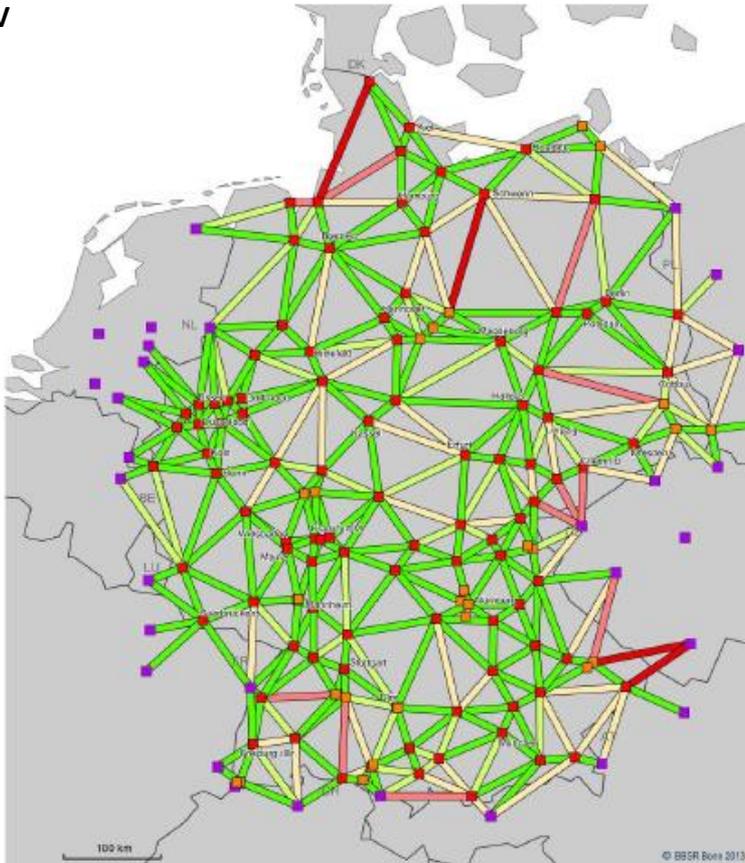
# Erschließungsqualität Fernstr. vs. Schiene

Gutachten Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) i.A. BMVI

Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit zwischen Oberzentren im MIV Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit Oberzentrum – Oberzentrum

MIV

Verbindungen zwischen Oberzentren



Bewertung der Verbindungsqualität im motorisierten Individualverkehr (MIV) nach RIN für Relationen zwischen Oberzentren

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend

Zentrale Orte Stand: September 2013

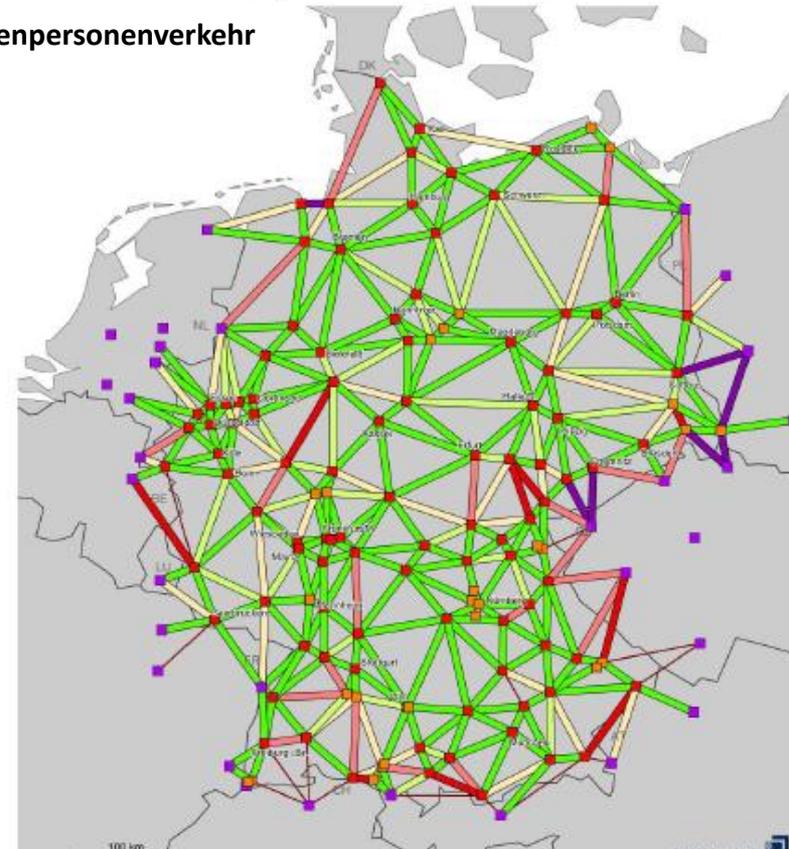
- Oberzentrum
- Teil eines oberzentralen Verbundes
- Städte mit oberzentralen Funktionen im benachbartem Ausland

Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR Geometrische Grundlage: BKG, Länder, 31.12.2010

© BBSR Bonn 2013

Schiene

Verbindungen zwischen Oberzentren



Bewertung der Verbindungsqualität im Schienenpersonenverkehr (SPV) bezogen auf die Luftliniengeschwindigkeit nach RIN für Relationen zwischen Oberzentren

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend

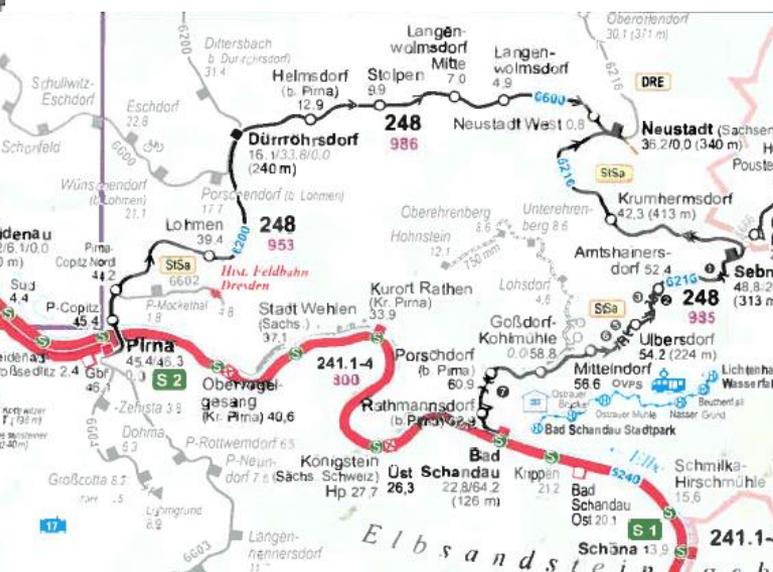
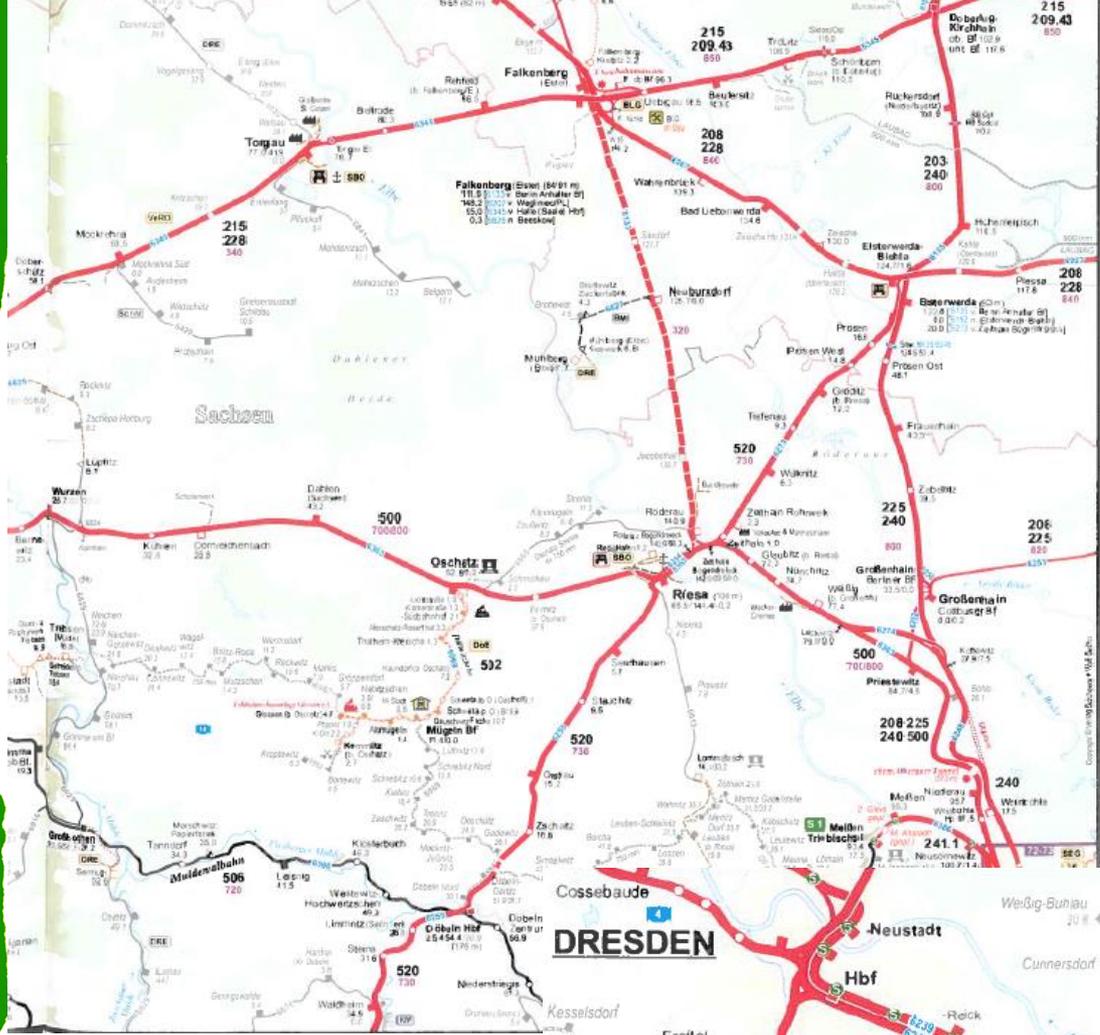
Zentrale Orte Stand: September 2013

- Oberzentrum
- Teil eines oberzentralen Verbundes
- Städte mit oberzentralen Funktionen im benachbartem Ausland

Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR Geometrische Grundlage: BKG, Länder, 31.12.2010

© BBSR Bonn 2013

# Prioritäten setzen in Sachsen: Bahn statt Elbeausbau insbes. Dresden - Prag



Friends of the Earth  
Germany

Reh: Grün

# Priorisierung Wasserstraßen nach Transportaufkommen.

Eckpunkte für ein Gesamtkonzept der Elbe: Gleichrangige Betrachtung verkehrlicher, wasserwirtschaftlicher und naturräumlicher Belange (Bund-Länder-Sitzung 23.5.2013).

## Elbe-Seiten-Kanal: Neubau Scharnebecker Schleuse

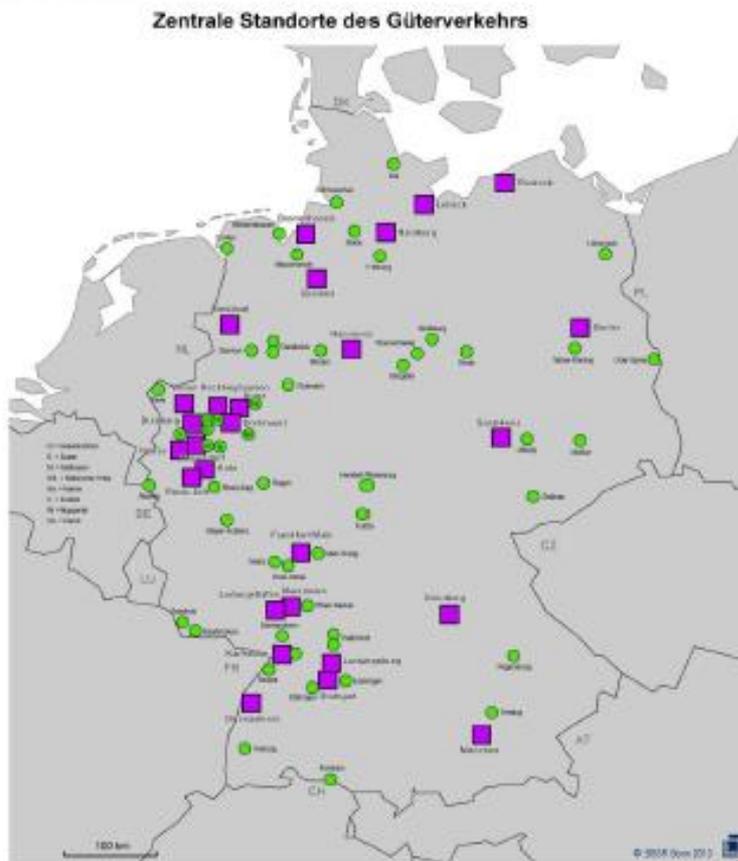


# Verkehr vermeiden: Regionalere Hafenanläufe statt Transit; Verlagerung Seeschiffe



# Saalekreis, Leipzig, Zwickau + Meißen Güterverkehrsstandorte: Raumwirksamkeitsanalyse BMVI 2014

Abb. 17: A- und B Standorte des Güterverkehrs



- Zentrale Standorte des Güterverkehrs
- A-Standorte – Güterverkehrsstandorte mit großräumiger Bedeutung
  - B-Standorte – Güterverkehrsstandorte mit überregionaler Bedeutung

**A-Standorte:**  
Großräumige Bedeutung

**B-Standorte:**  
Überregionale Bedeutung und hohe logistische Bedeutung

# Gute Beteiligung + gute Anmeldungen zum BVWP 2015:

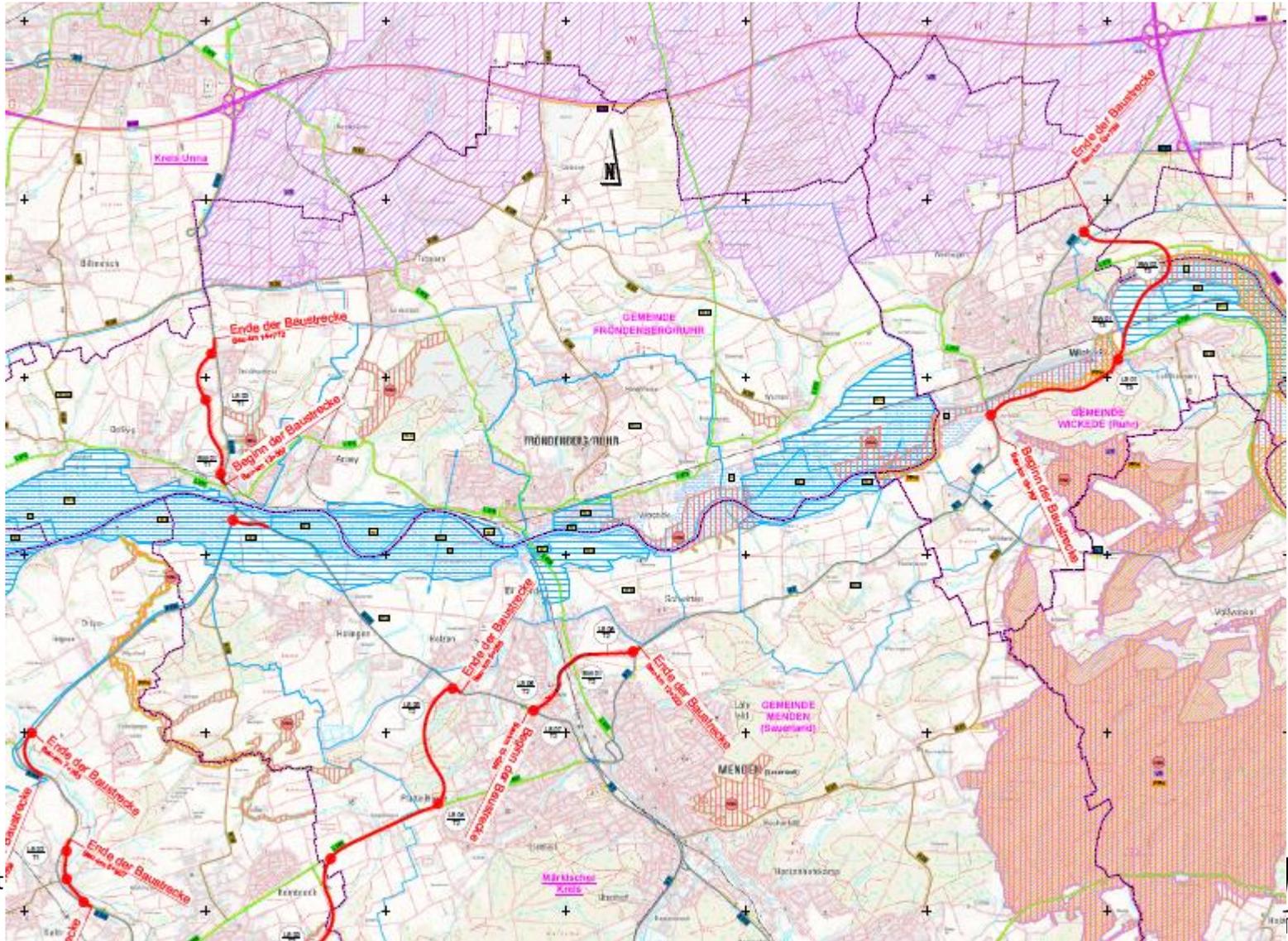
50 Fernstraßenalternativen  
des BUND →  
„4 roten Karten für  
Sachsen“

Land	Anzahl/Streichungen	Öffentlichkeitsbeteiligung	BUND-Alternativen	Prioritätenkonzept
Baden-Württemberg	Yellow	Green	Yellow	Green
Bayern	Red	Yellow	Yellow	Red
Berlin	Yellow	Red	Red	Yellow
Brandenburg	Red	Green	Yellow	Yellow
Hamburg	Green	Yellow	Yellow	Green
Hessen	Red	Red	Red	Red
Mecklenburg-Vorpommern	Green	Green	Red	Yellow
Niedersachsen	Yellow	Red	Yellow	Red
Nordrhein-Westfalen	Yellow	Yellow	Green	Yellow
Rheinland-Pfalz	Yellow	Red	Red	Red
Sachsen	Red	Red	Red	Red
Sachsen-Anhalt	Red	Red	Yellow	Red
Schleswig-Holstein	Green	Red	Red	Red
Thüringen	Red	Red	Red	Red

## BUND-Alternativen zu überzogenem Fernstraßenbau



# Gutes Beispiel: Runder Tisch A 46 → BUND: Regionale Netzlösung statt Neubau



# Der Beitrag der Logistik

## Übergeordnete Aspekte. Einfluss Bund/EU

- Infrastruktur-Priorität Verlagerung Schiene/Schiff. Grünes Landeskonzzept BVWP

## Freistaat Sachsen

- GV-Konzept SN: Läger/GVZ/KV + Logistik
- Netzwerk nachhaltige/grüne Logistik aufbauen
- Regionale Kreisläufe Nahrungs-/Futtermittel

## Kommunale Ebene

- City-Logistik (→ KEP-Dienste + -Retouren)
- Emissionsfreie Innenstädte: E-Nfz für letzte Meilen, Lastenfahrräder, Pedelecs ...



# Gesamtkonzept „Nachhaltige Mobilitäts- & Transportstrategie“

- Volle Anlastung soziale Kosten (Infrastruktur/Umwelt): entfernungsabh. Lkw- und Pkw-Maut auf allen Straßen
- Nur so lässt sich übrigens auch die Infrastruktur erhalten
- Güter-V = Treiber verantwortungsloser Wirtschaftsweise
- Grüne Logistik sollte grüner Politikschwerpunkt werden
- Wird Gewinnerthema, wenn es gut praxisgesättigt ist.



Sachsen-regional.de

Dein Regio-Finder® für Sachsen

Bundesland wähle

Was? z.B. Restaurant

Wo? z.B. Leipzig





# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Weitere Infos:

[www.bund.net/mobilitaet](http://www.bund.net/mobilitaet)

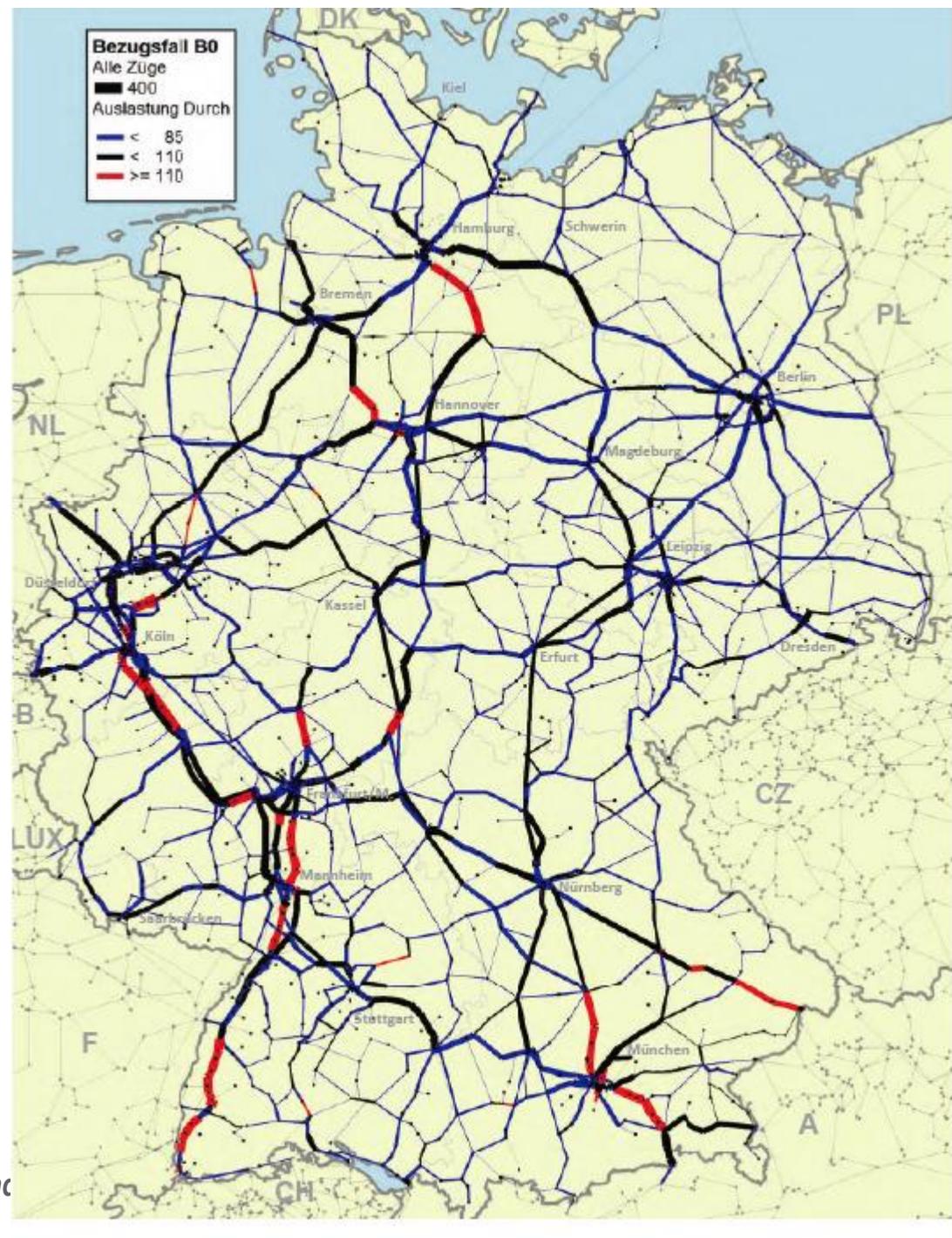
[werner.reh@bund.net](mailto:werner.reh@bund.net)

# Engpässe Schiene und Fernstraßen

(Grundkonzeption  
BVWP 2015,  
S. 24)

Autobahnabschnitte mit gelegentlicher oder häufiger, kapazitätsbedingter Staugefahr  
letz. 2015, Verkehrsprognose 2025

— gelegentlich Staugefahr (je mehr als 100 Stunden im Jahr)  
— häufig Staugefahr (je mehr als 200 Stunden im Jahr)  
— Verkehrsprognose 2025 (je mehr als 200 Stunden im Jahr)  
— Verkehrsprognose 2025 (je mehr als 100 Stunden im Jahr)



unc

# Klare Prioritäten zwischen Verkehrs-

## Autobahnabschnitte mit gelegentlicher oder häufiger, kapazitätsbedingter Staugefahr

letz. 2015, Verkehrsnachfrage 2025

gelegentliche Staugefahr (in mehr als 100 Stunden im Jahr)

häufige Staugefahr (in mehr als 200 Stunden im Jahr)

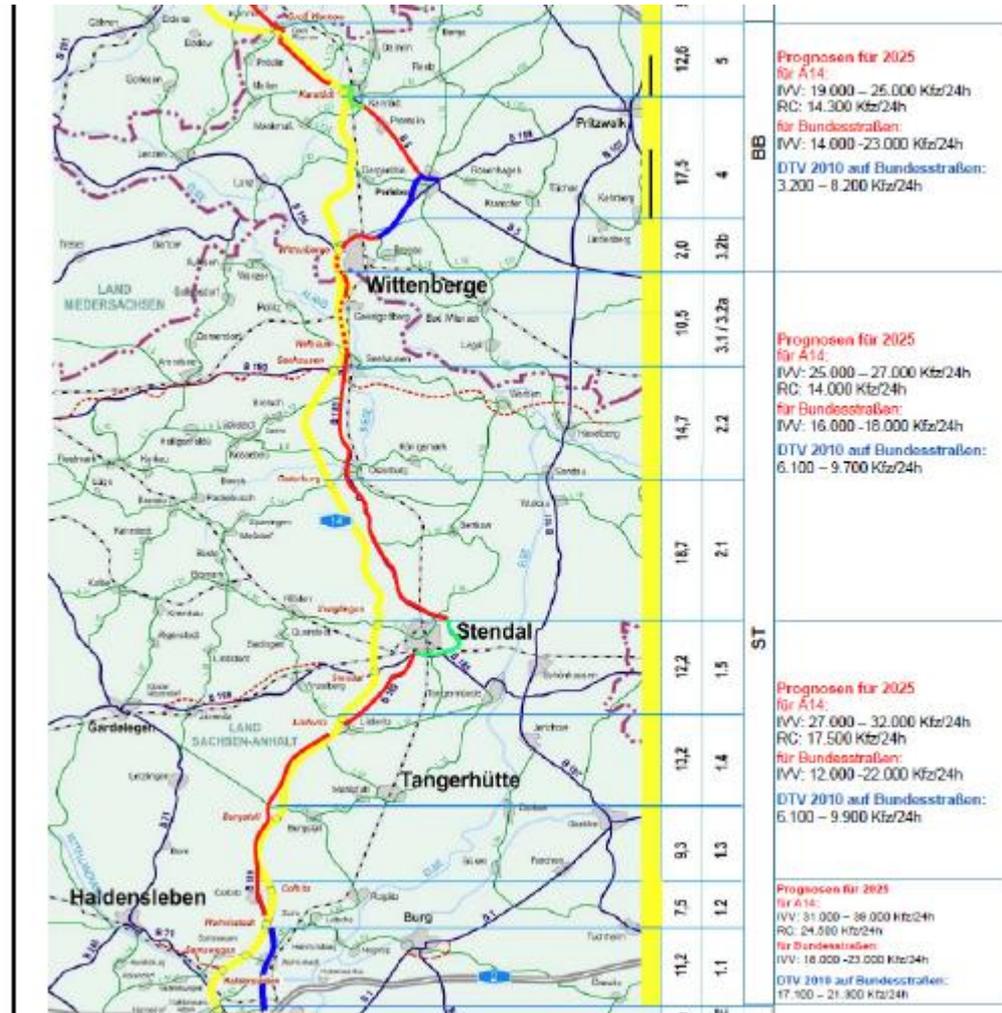
häufige Staugefahr und Instandhaltungsarbeiten 2011-2015 (RP), Stufe 3 definierte Verkehrsleistung



# Überhöhte Prognosen bei Projekten: Verdreifachung Verkehrsaufkommen A 14?

## Folgen auf Projektebene:

- Falsche Prioritäten (Bau wenig belasteter Strecken statt überlasteter)
- Überdimensionierung
- Neubau statt Erhalt
- Nein zu Ausbau B 189 + OU (A14 nördl. MD bis Karstädt: ca. 100 km)
- Bevölkerung nimmt bis 2030 um 20-30% ab



# Demografische und verkehrliche Trends

- Schrumpfende Bevölkerung (-2%) → wachsendem MIV?
- Gutachter setzen auf
  - Mobiler werdenden ältere Menschen (Tagesausflüge ...)
  - Motorisierung Frauen
  - Motorisierung von Migranten
- Andere Trends genauso wahrscheinlich

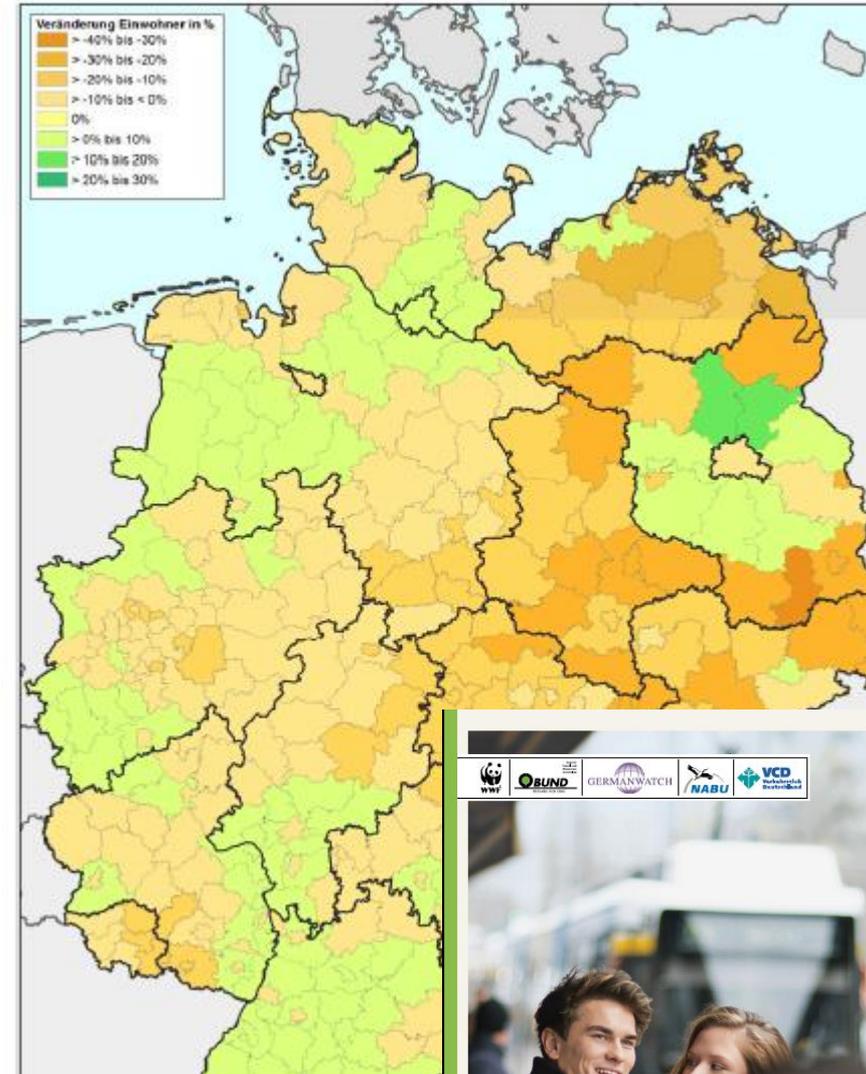
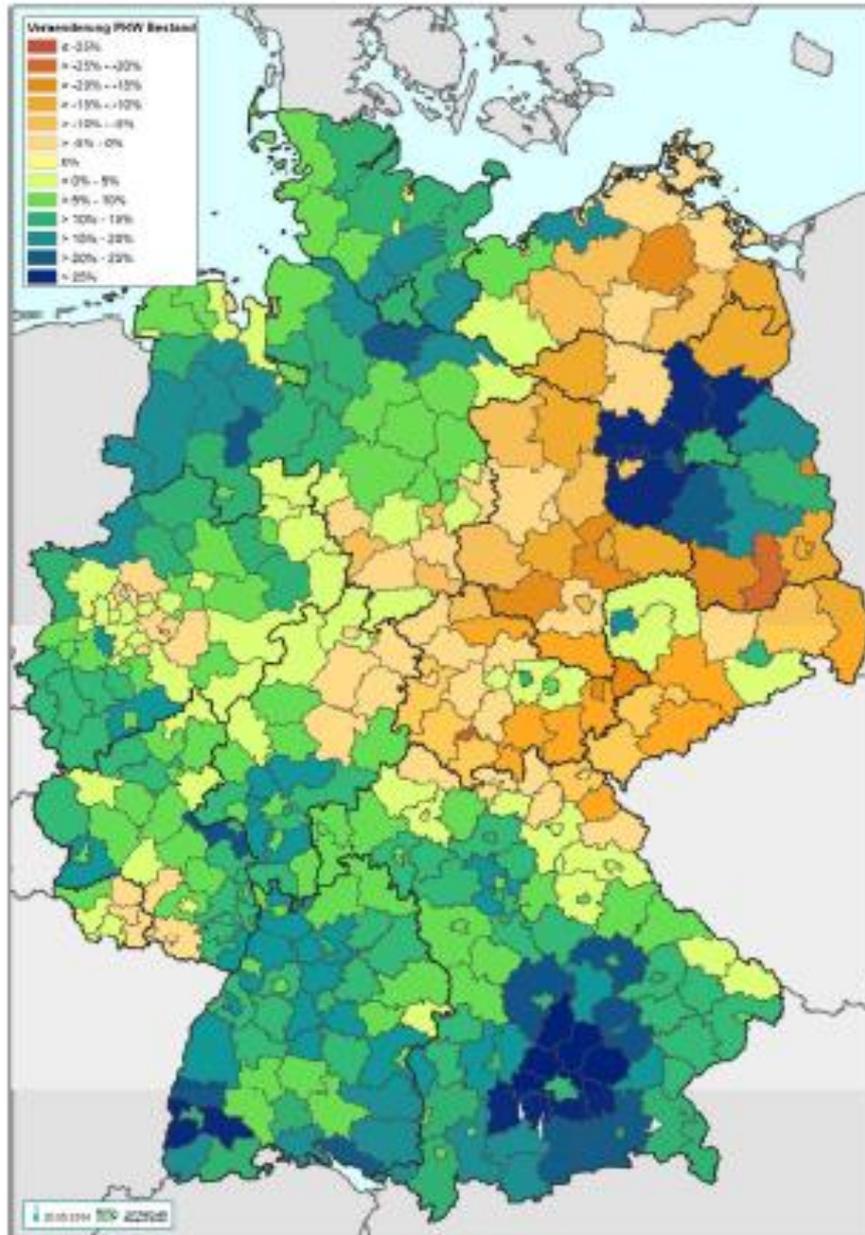


Abb. 3-15: Entwicklung des Pkw-Bestands 2030 gegenüber 2010 nach Stadt- und Landkreisen



# Verkehrs- prognose 2030: Pkw-Bestand

# BUND-Vorschlag für gute Bürger- /Öffentlichkeitsbeteiligung



# Korrelation Verkehrs- & BIP-Wachstum?

## Nicht wirklich beim Güter-V, nicht beim MIV

Wachstum BIP (real), Str.-Güter-V, MIV in %

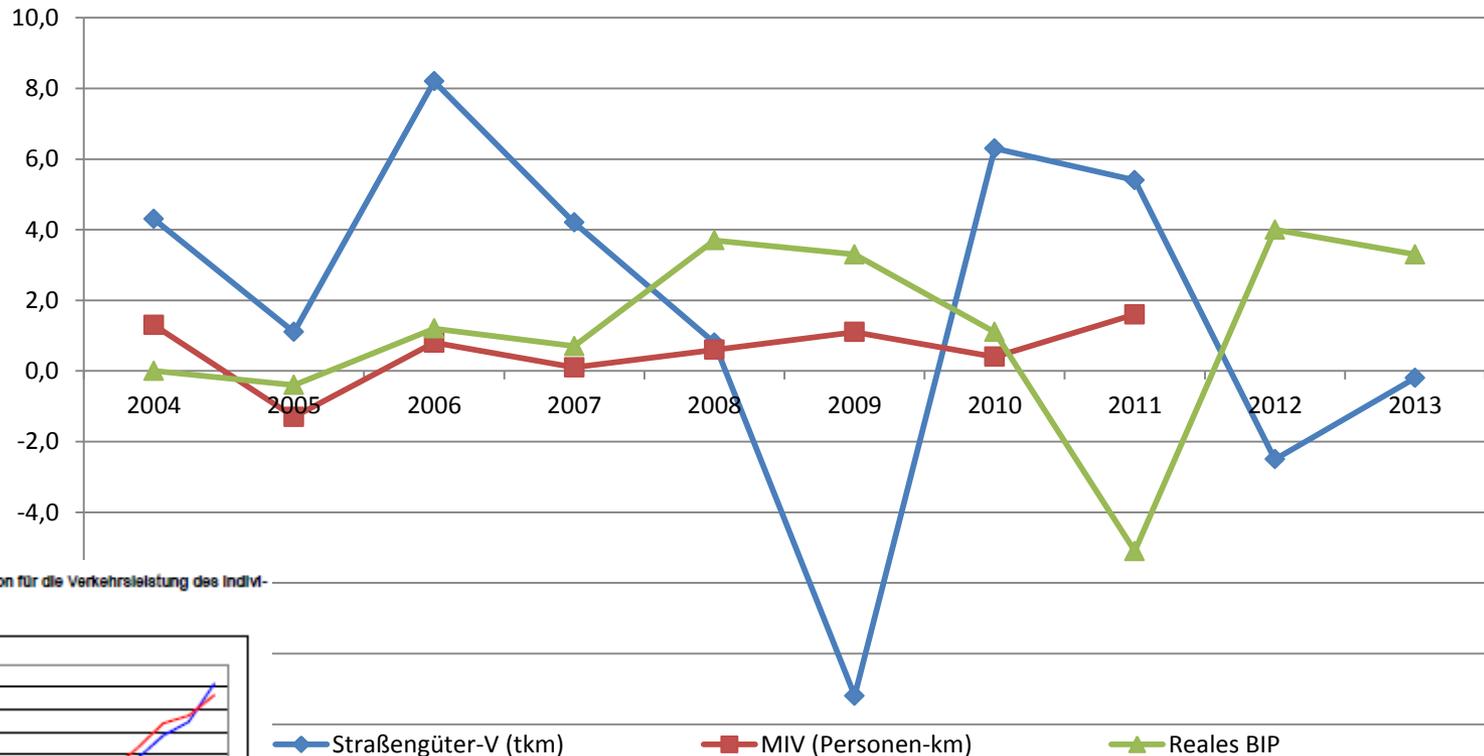
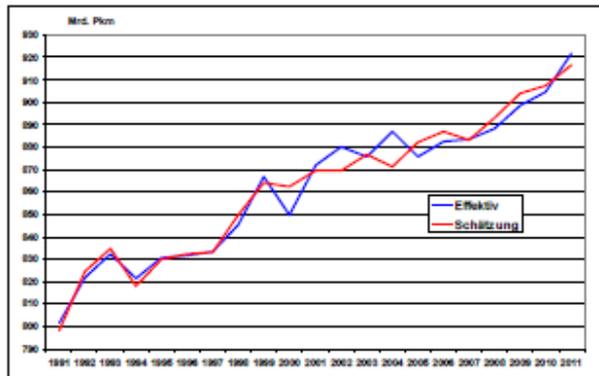
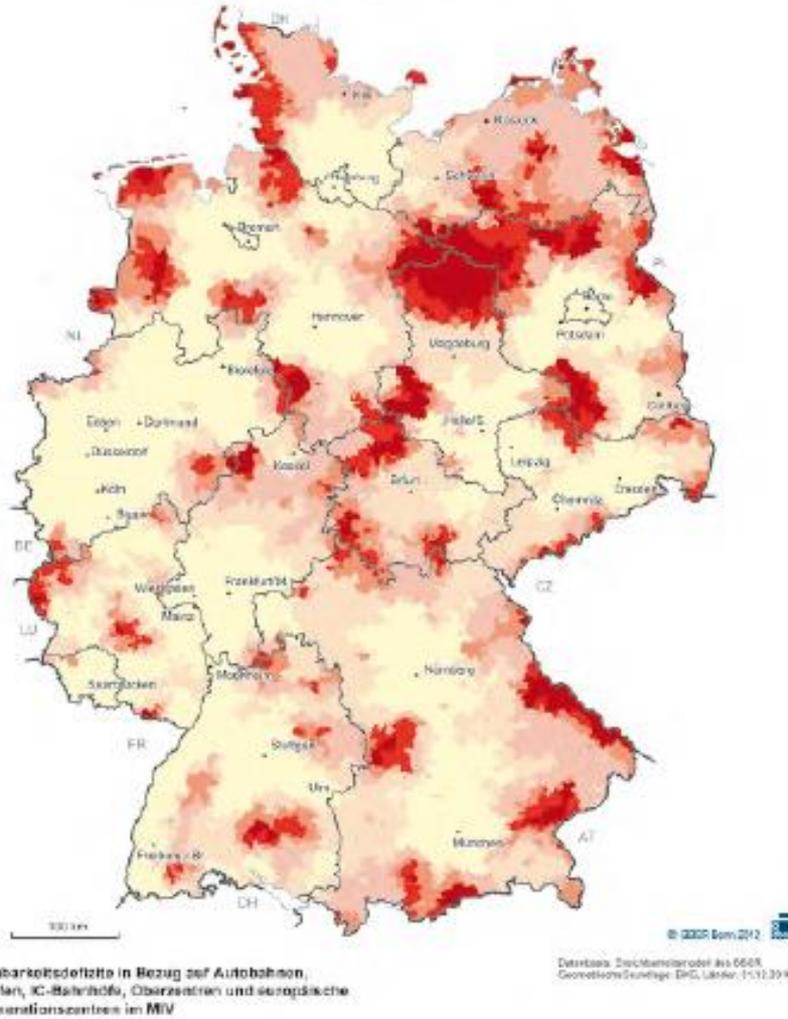


Abb. 2-10: Anpassungsgüte der Prognosefunktion für die Verkehrsleistung des Individualverkehrs



# Erreichbarkeitsdefizite vs. unzerschnittene Räume in Deutschland

Räume mit Erreichbarkeitsdefiziten



Unzerschnittene verkehrsarme Räume in Deutschland

Stand: 2009



- UZV-Räume > 100 km<sup>2</sup> - Flächen auf Basis der Bundes-, Landes- und Kreisstraßenverkehrszählungen 2005
- Siedlungsflächen größerer Städte
- Bundesautobahn (2006)