

Impulsvortrag von Anne Greinus

Güterverkehrsinfrastruktur für die Klimaneutralität

Webinar der Agora Verkehrswende

Virtuell, 27. Juni 2023

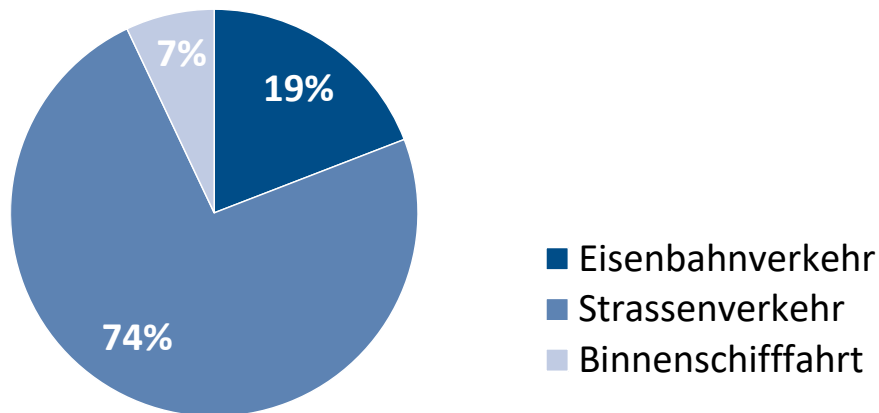


Wie entwickelte sich der Güterverkehr in Deutschland?

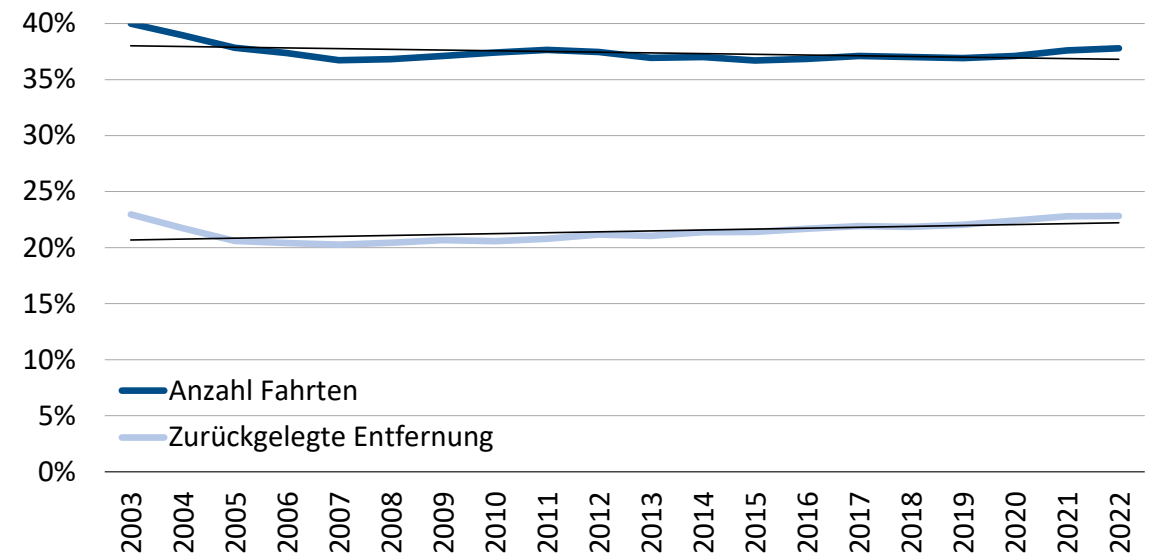
Mit rund **500 Mrd. Tonnenkilometern** im Jahr 2021 bzw. einem Anteil von **74 Prozent** dominierte der **Straßengüterverkehr**.

151 Mio. Fahrten bzw. **38 Prozent** aller Fahrten deutscher Lkw im Inland waren im Jahr 2022 **Leerfahrten** mit leicht abnehmendem Trend.

Güterverkehrsleistung 2021 in Mio. Tonnenkilometer (destatis)



Anteil Leerfahrten bzw. zurückgelegte Kilometer deutscher Lkw im Inland (KBA)



Prämissen der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose 2021–2022



Was prognostiziert die Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021–2022?

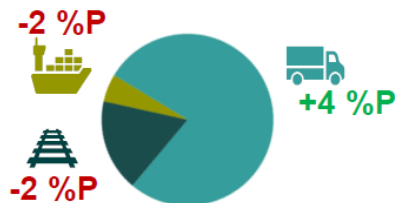
Anstieg Güterverkehrsleistung

Veränderung 2019 – 2051



Modal Split

Veränderung 2019 – 2051

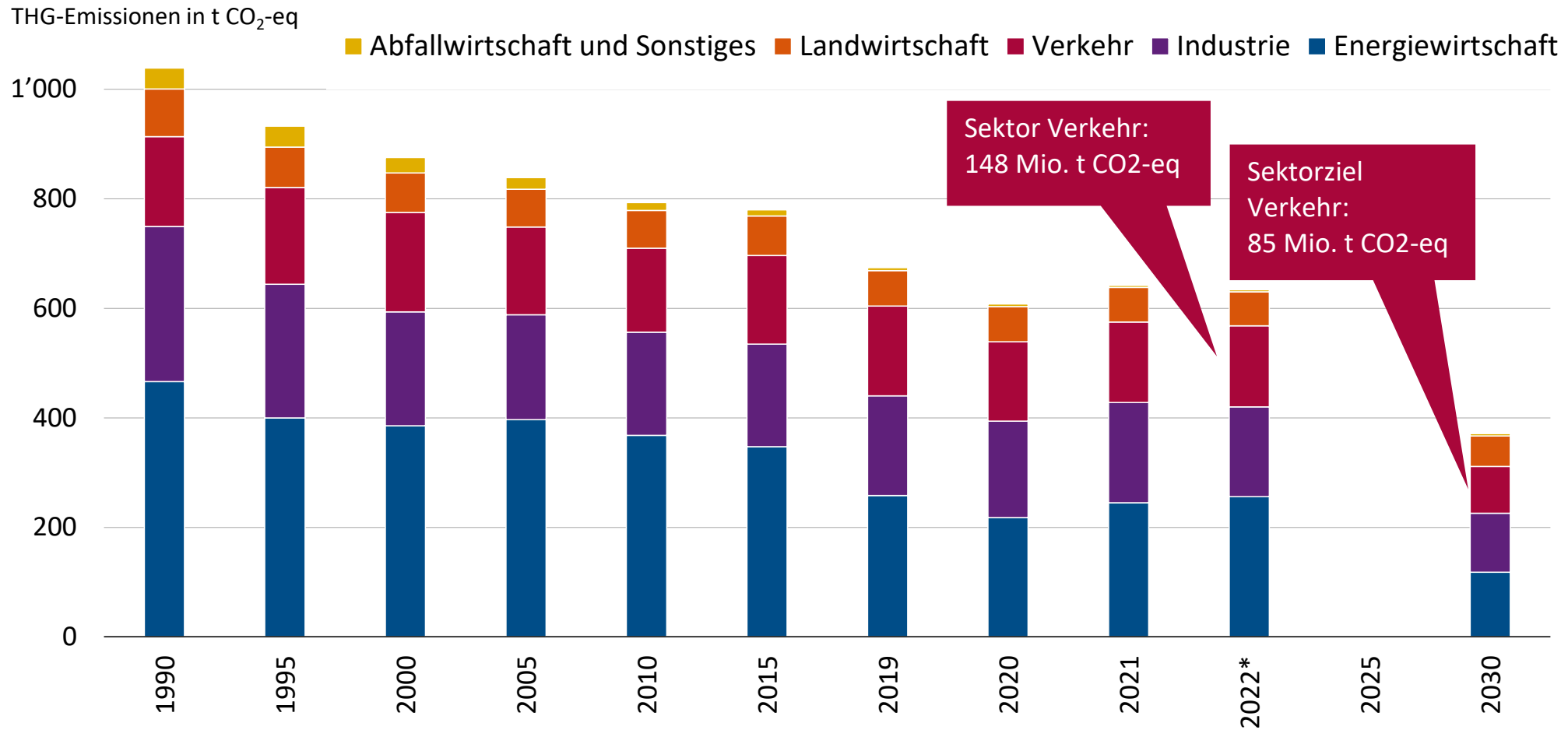


Der **Güterverkehr** nimmt weiterhin stark zu. Den höchsten Zuwachs verzeichnet der **Straßenverkehr**.

Daraus resultiert eine Veränderung des Modal Split zugunsten des Straßengüterverkehrs, während Schiene und Binnenschifffahrt verlieren.

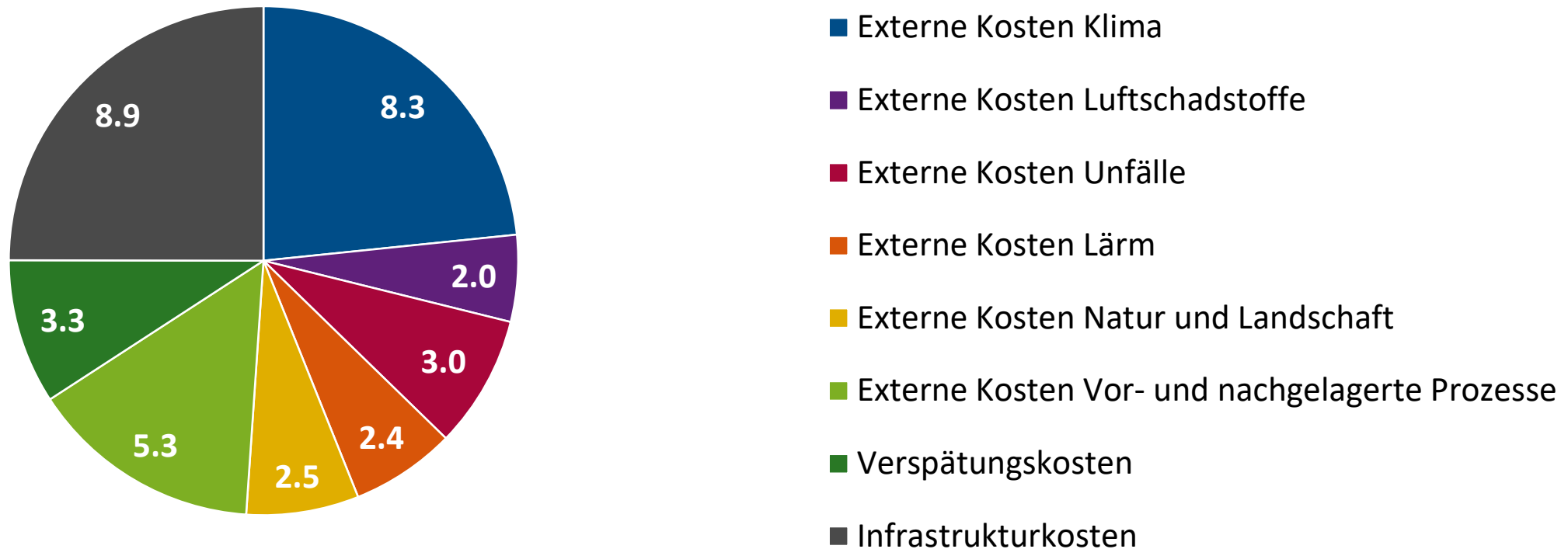
- Güterstruktureffekt: Anstieg des Aufkommens von Stückgütern, Postsendungen und Sammelgütern (aber nur auf der Straße?)
- Erhöhung der durchschnittlichen Transportdistanz um insgesamt 12 Prozent
- Abnahme der mittleren Beladung auf der Straße um 7 Prozent und auf der Schiene um 9 Prozent

Und was sagt das Klimaschutzgesetz?



Die Dekarbonisierung ist sinnvoll ...

... aber braucht seine Zeit. Der Straßengüterverkehr verursacht zudem weitere externe Kosten.



Lkw > 3,5 t zGG. Quellen: Alfen Consult et al. 2022, EU Handbook 2019, INFRAS 2019, BMDV 2022, eigene Schätzungen. Hinweis: Aufgrund fehlender, aktueller Angaben zu den Kosten nach verursachten Fahrzeugkategorien für die Strassen, die keine Bundesfernstrassen sind, wurde der Kostensatz der Bundesfernstrassen zugrunde gelegt, womit die Infrastrukturkosten nach unserer Einschätzung tendenziell eher unterschätzt werden.

Ein Ausbau der KV- und Straßeninfrastruktur braucht Zeit...

- Eine Verlagerung auf Schiene/Binnenschiff bzw. den Kombinierten Verkehr ist kurzfristig nicht einfach umsetzbar.
- Neue Straßen führen zu Mehrverkehr.

Neuverkehr und
damit Reduktion
der Auslastung


Generalisierte
Kosten sinken

Reduktion
Zeitkosten und
Verbesserung
Erreichbarkeiten

Kurzfristig
Reduktion der
Auslastung

Ausbau der
Kapazität der
Straßen-
infrastruktur

Ein Blick nach Österreich...

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Masterplan Güterverkehr 2030

Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030
für den klimaneutralen Güterverkehr



Verkehrsvermeidung: Die Möglichkeiten der Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Güterverkehrsentwicklung

- ☞ Digitalisierung und innovative Fertigungskonzepte (3D-Druck, bionische Herstellungsformen, etc.),
- ☞ langlebigere Produkte und eine gut etablierte Reparatur- und Recyclingwirtschaft
- ☞ Räumliche Produktionsstrukturen

Verkehrsverlagerung auf Schiene und Binnenschiff

Verbesserungen:

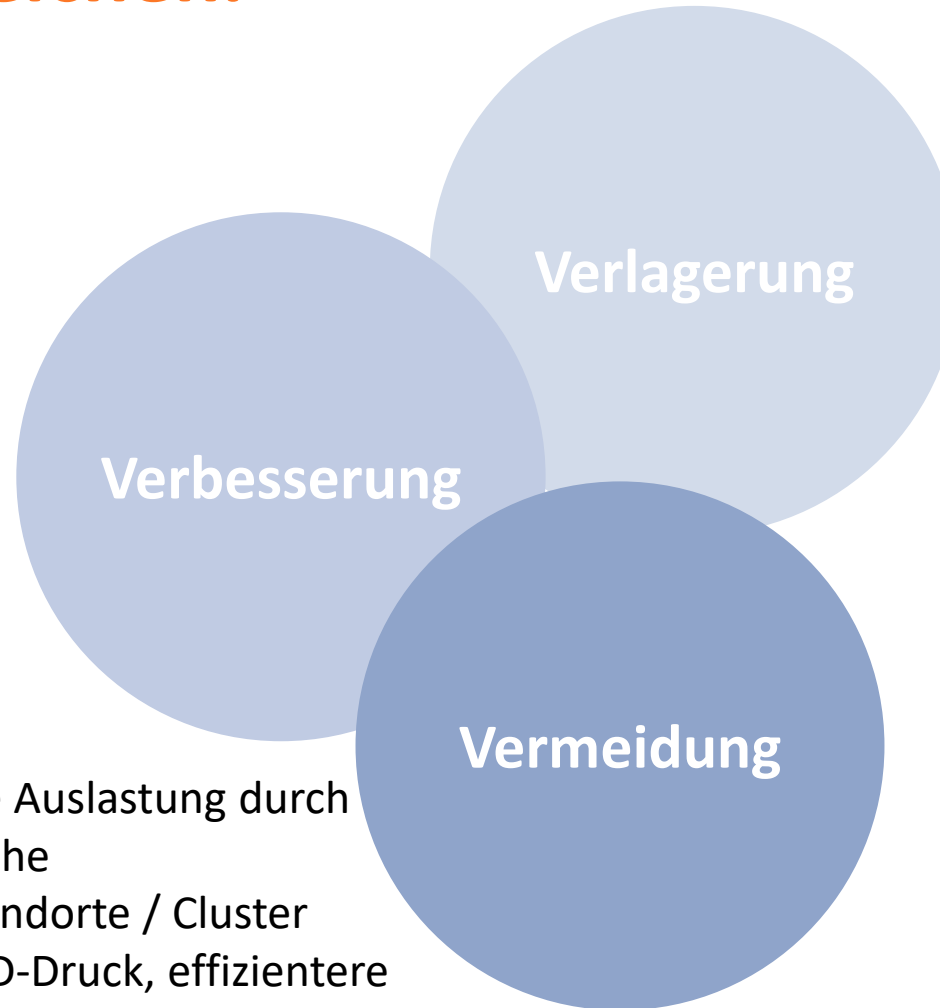
emissionsfreie Antriebe im Straßengüterverkehr

Verknüpfung der Modi

Die drei zentralen Ansatzpunkte, um die Klimaschutzziele im Güterverkehr zu erreichen.

Dekarbonisierung bzw. Elektrifizierung vor allem im Straßengüterverkehr, aber auch auf der Schiene

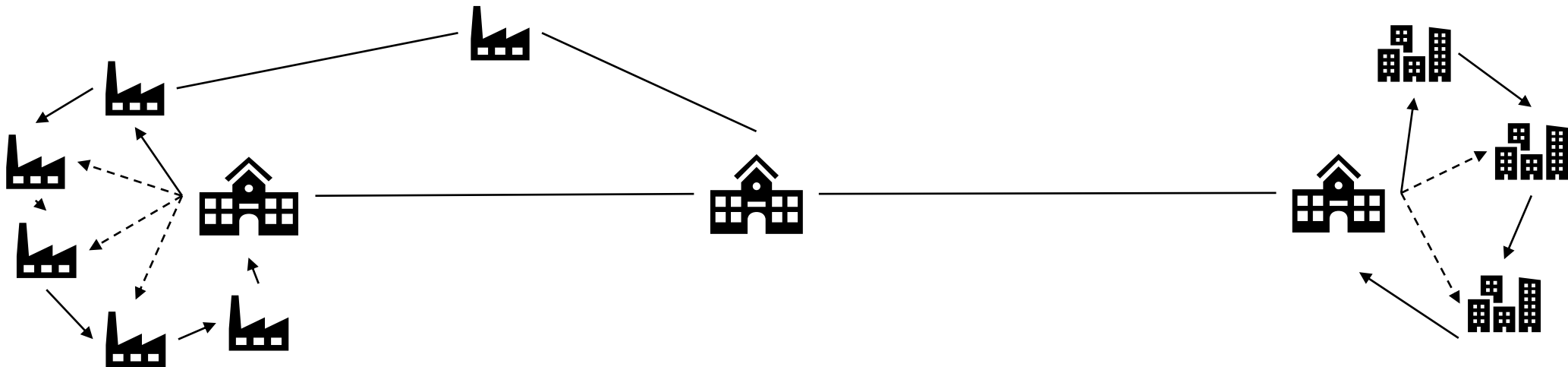
Reduktion Leerfahrten Straße / höhere Auslastung durch Bündelung (z.B. Frachtbörsen), räumliche Produktionsstrukturen, Produktionsstandorte / Cluster (Wirtschaftspolitik), Digitalisierung (3-D-Druck, effizientere Prozesse), Re-Shoring fördern etc.



Vorteile der Verkehrsträger nutzen, d.h. Feinverteilung auf der Straße, lange Strecken gebündelt auf Schiene oder mit Binnenschiff
→ KV ausbauen und entsprechende Infrastrukturen schaffen

Fern- und Nah-/Verteilerverkehre intelligent gestalten.

Verkehre bündeln und stadtverträglich gestalten.



Fazit



Politik kann und soll gestalten. Ein Policy-Szenario ist wichtig.



Die Dekarbonisierung ist ein wichtiger Baustein.



Verkehre müssen verlagert und auch vermieden werden. Vermeiden heißt insbesondere: Reduktion von Leerfahrten und durchschnittlichen Transportdistanzen.



Bestehende Infrastrukturen effizienter nutzen.



Die Verkehrsträger intelligent kombinieren und die jeweiligen Vorteile nutzen.

Kontakt

Anne Greinus

Dr. sc., Dipl.-Verkehrswirtschaftlerin

INFRAS AG

Geschäftsleiterin, Partnerin, VR

anne.greinus@infras.ch

www.infras.ch