

Weniger Güterverkehr: Mehr Lebens- qualität!

Jahr für Jahr werden immer mehr Waren über immer längere Strecken transportiert. Allein in Deutschland ist der LKW-Verkehr zwischen 1991 und 2017 von 400 auf 670 Milliarden Tonnenkilometer (tkm, also die zurückgelegten Kilometer multipliziert mit der beförderten Gütermenge in Tonnen) angewachsen. Laster bringen nicht nur Waren von Madrid nach München oder von Rotterdam nach Cottbus – sie machen Menschen krank, sind die klimaschädlichste Art des Gütertransports und zerstören die Natur. Äcker werden asphaltiert, um Straßen zu bauen; Logistikzentren auf der grünen Wiese aus dem Boden gestampft, um mehr Waren in kürzerer Zeit umsetzen zu können. Der Güterverkehr muss deshalb radikal verringert werden – und von der Straße auf die Schiene.

Der Güterverkehr heizt die Erde auf

Der Straßengüterverkehr hat 2016 mit 51.315 Millionen Tonnen 32,4 Prozent der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs verursacht. Der Transport mit dem Laster ist die klimaschädlichste Art, Waren zu transportieren. Wenn mit ihm eine Tonne Fracht einen Kilometer weit transportiert wird, werden 112 Gramm an Treibhausgasen ausgestoßen. Der vergleichbare Transport auf einem Binnenschiff verursacht 34 Gramm und der mit der Bahn 18 Gramm. Trotzdem werden 70 Prozent des Güterverkehrs in Deutschland mit dem LKW abgewickelt. Nach einer Prognose des Verkehrsministeriums wird der Güterverkehr 2025 im Vergleich zu 2008 um weitere 43 Prozent angestiegen sein. Ein Ende des Wachstums ist nicht in Sicht.

Verstopfte Straßen und zersiedelte Landschaften

In den Städten führt der anwachsende Lieferverkehr zum Verkehrsinfarkt und auf den überregionalen Straßen nehmen die Staus permanent zu: Mit 745.000 gab es 2018 mehr als je zuvor. Weitere Straßenbaumaßnah-



men zur Beseitigung von Staus oder zum Ausbau der Straßen lösen die Probleme nicht, sondern verlagern sie kurzfristig und verschärfen sie langfristig, weil sie noch mehr Autoverkehr generieren. Deshalb brauchen wir eine radikale Wende der Verkehrspolitik: Statt immer mehr Geld in Straßenbauprojekte zu stecken, müssen die Mittel in die umfassende Instandhaltung und den Ausbau des Schienennetzes gelenkt werden.

Verkehr macht krank und tötet

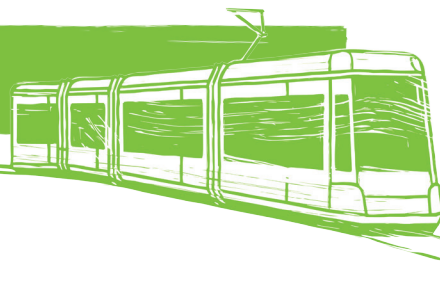
Die Europäische Union geht davon aus, dass die Belastung durch Feinstaub und Ozon jährlich zu 180.000 Toten in der EU führt. Zur Feinstaubbelastung tragen Dieselfahrzeuge einen erheblichen Teil bei – welche im Güterverkehr bevorzugt genutzt werden.

2018 sind in Deutschland 3.275 Menschen in Folge von Verkehrsunfällen gestorben. Zwar ist die Anzahl der tödlich verlaufenden Verkehrsunfälle in den letzten Jahren rückläufig, dafür steigt aber die Zahl der getöteten Fahrradfahrer*innen. Im ersten Halbjahr 2019 ist ihre Anzahl im Vergleich zum Vorjahr um 11,3 Prozent gestiegen, unter anderem, weil die Straßen immer voller und unübersichtlicher werden und noch immer vor allem für Autos ausgelegt sind.

Was muss geändert werden?

1 Regionales Wirtschaften fördern Globalisierung und Freihandelspolitik haben zu einem enormen Anstieg des internationalen Warentransports geführt. Von 1960 bis 2008 hat sich die weltweite Warenproduktion auf das 5,8-fache erhöht, während der Warenexport im selben Zeitraum sogar dreimal so stark gestiegen ist. Angeheizt wird dies durch die internationale Arbeitsteilung sowie die Auslagerung von Produktion in Billiglohnländer, was nur aufgrund der

einfach. umsteigen



Klimagerechte
**Mobilität
für alle!**

niedrigen Kosten für fossile Kraftstoffe und Billiglöhne im Transportbereich möglich ist. Die ökologischen und gesundheitlichen Folgen dieses wachsenden Verkehrsaufkommens werden auf die Allgemeinheit abgewälzt. Um den Güterverkehr zu reduzieren, muss die globale Arbeitsteilung verringert, der internationale Handel unter anderem unter ökologischen und sozialen Gesichtspunkten reguliert und regionales Wirtschaften gefördert werden. So könnten beispielsweise entsprechende Bedingungen bei der Ausschreibung kommunaler Aufträge berücksichtigt werden.

2 Unsinnige Produktion minimieren Nicht alles, was weltweit produziert wird, ist nützlich. Generell sollte die Produktion von Gütern überdacht und in einem demokratischen Prozess ausgehandelt werden. Überflüssige und schädliche Produktion (Rüstung, Gentechnik...) kann so abgeschaltet oder stark reduziert werden. Dafür können dann andere Bereiche wie die Care-Arbeit, also pflegerische und fürsorgende Tätigkeiten, und die bäuerlich-ökologische Landwirtschaft anwachsen.

3 Umweltschädliche Subventionen abschaffen Der Transport mit Lastern ist unter anderem deshalb so billig, weil die Transportunternehmen vom sogenannten Dieselprievileg profitieren: Der Liter Diesel wird um 18 Cent niedriger besteuert als Superbenzin. Diese steuerliche Bevorzugung soll den gewerblichen LKW-Verkehr im internationalen Vergleich wettbewerbsfähig machen. Sie ist jedoch weder aus ökologischen noch aus gesundheitlichen Gründen zu rechtfertigen.

4 Verteilverkehre in Städten ökologisch steuern Konkurrenz im Güterverkehr fördert profitorientierte Einzelinteressen, ohne die gesamtgesellschaftlichen Kosten zu berücksichtigen. So wurden durch die Privatisierung der Post Kosteneinsparungen erzielt, um die Paketlieferungen preislich wettbewerbsfähig zu machen – jedoch zulasten der Beschäftigten. Gleichzeitig sind die ökologischen Folgekosten gestiegen,

weil Pakete seitdem auch auf den Überlandstrecken mit dem LKW statt der Bahn transportiert werden. Zudem müssen die Laster heute mit der Zunahme der Lieferfirmen in den Städten längere Wege zurücklegen. Zwischen 2000 und 2016 überstieg das Wachstum des Markts für Kurier-, Express- und Paketdienste mit rund 87 Prozent das des gesamten Güterverkehrsmarkts nochmals deutlich. Dies belastet insbesondere die Städte, wo Paketdienste inzwischen 50 Prozent aller Transporte ausmachen.

Nach Schätzungen im Nationalen Radverkehrsplan des Verkehrsministeriums (BMVI) ließen sich bis zu 30 Prozent des städtischen Lieferverkehrs über Lastenräder erledigen. Die Kommunen könnten die Flut an Lieferverkehren auch dadurch eindämmen, dass sie sie regulieren: Statt vieler Anbieter, die kreuz und quer durch die Stadt fahren, könnte dieser Dienst kommunal ausgeschrieben und an den Anbieter mit dem ökologisch überzeugendsten Konzept vergeben werden.

5 Von der Straße auf die Schiene Obwohl die Umweltbelastung pro Tonnenkilometer beim LKW um ein Vielfaches höher ist als bei der Eisenbahn, findet der Großteil des Güterverkehrs in Deutschland auf der Straße statt: 70 Prozent wird mit Lastern abgewickelt und nur 19,5 Prozent auf der Schiene. Dass es auch anders geht, zeigt die Schweiz: Dort ist der Anteil der Schiene am Gütertransport mit 42 Prozent mehr als doppelt so hoch. Insgesamt muss der Güterverkehr deutlich reduziert und gleichzeitig mehr Transport von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Dies wird nicht ohne einen Ausbau der Kapazitäten der Bahn gehen – sowohl hinsichtlich des Streckennetzes als auch des Zugmaterials.

Quellen: attac.de/verkehrswende-literatur, Stand: März 2020

Mit unserer Kampagne **einfach.umsteigen: Klimagerechte Mobilität für alle!** setzen wir uns in Attac für eine radikale Verkehrswende ein. Entdecke mehr:

attac.de/einfach-umsteigen

Wer oder was ist Attac? Im globalisierungskritischen Netzwerk Attac engagieren sich Menschen aller Kontinente für eine soziale, gerechte, solidarische, demokratische Welt – in Deutschland bereits mit rund 29.000 Menschen. Sei dabei! Mehr Informationen: attac.de und info@attac.de

