

Weniger Güterverkehr:

Mehr Lebensqualität!



Unsere Wirtschaftsmodell führt dazu, dass immer mehr Waren über immer längere Strecken transportiert werden. Allein in Deutschland ist der Verkehr in- und ausländischer Lkw zwischen 2000 und 2022 von 346 auf 505 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) angewachsen. Aber Laster bewegen nicht nur Waren – sie machen Menschen krank, ihr Einsatz erfolgt unter menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen, sie sind die klimaschädlichste Art des Gütertransports und zerstören die Natur. Dennoch tun Politik und Wirtschaft alles dafür, dass der Güterverkehr weiter ansteigt. Dabei muss er deutlich verringert und von der Straße auf die Schiene gesetzt werden!

Güterverkehr ist energieintensiv und heizt die Erde auf

Im Jahr 2020 hat der Lkw-Verkehr 87 Prozent der Endenergie des Gütertransport verbraucht. Beim Transport einer Tonne Fracht werden auf einem Kilometer (tkm) 113 Gramm CO₂ ausgestoßen. Der vergleichbare Transport auf einem Binnenschiff verursacht 33 Gramm, mit der Bahn sind es 16 Gramm. Trotzdem werden 72 Prozent des Güterverkehrs in Deutschland mit dem Lkw abgewickelt.

Technischer Fortschritt bringt keine Verbesserungen fürs Klima

Durch bessere Motoren und Abgastechnik sind die Lkw-Emissionen pro Kilometer zwischen 1995 und 2021 zwar gesunken, bei CO₂ um 8,5 Prozent. Durch den stetig wachsenden Straßengüterverkehr erhöhten sich die absoluten CO₂-Emissionen in diesem Zeitraum aber trotz technischer Verbesserungen um 23 Prozent. Ähnlich beim Energieverbrauch: Dieser ist seit 1995 um 53 Prozent gestiegen, obwohl der Verbrauch pro Kilometer um 19 Prozent zurückging. Der Grund ist auch hier die höhere Beförderungsleistung mit mehr Lkw.

Straßenbau und Logistikzentren – Verstopfte Straßen und versiegeltes Land

Weitere Straßenbaumaßnahmen führen langfristig oftmals zu noch mehr Autoverkehr, und der Bau neuer Logistikzentren verursacht zusätzlichen Lieferverkehr. Außerdem verschlechtert die Flächenversiegelung das Stadtklima und entzieht Pflanzen und Tieren wichtigen Lebensraum.

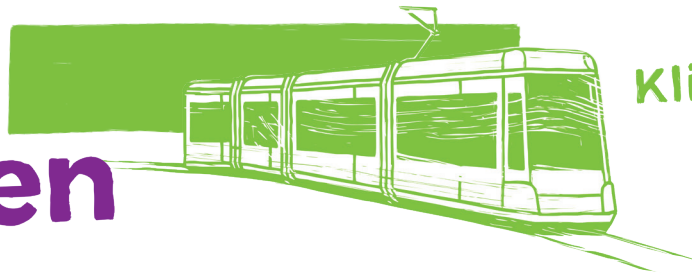
Verkehr macht krank und tötet

2021 verzeichnet Deutschland 2.500 Verkehrstote. Ebenfalls 2021 standen bundesweit 32.500 Todesfälle im Zusammenhang mit Feinstaub in der Luft. Ursache dafür ist zu einem großen Teil der Straßenverkehr durch Abgase, Bremsen-, Reifen- und Fahrbahnabrieb. Außerdem sind laut Umweltbundesamt ständig mindestens 4,6 Millionen Menschen von Verkehrslärm betroffen, mit gravierenden gesundheitsschädlichen Folgen.

Niedriglöhne und unzumutbare Arbeitsbedingungen

Zur täglichen Realität für Berufsfahrer*innen gehört dass sie bei oder in ihren Fahrzeugen schlafen müssen, häufig ohne sanitäre Einrichtungen und ohne gesetzlichen Mindestlohn. Um dies zu ändern, müsste die Verantwortung für die gesamte Logistikkette bei den Auftraggebern liegen – also auch für Arbeitsbedingungen und Verstöße gegen Lohn- und Sozialstandards bei den ausländischen Speditionen, denen sie die Aufträge erteilen. Seit Juli 2023 soll ein kompliziertes Gesetz zur Regelung der Entsendung von Kraftfahrern angemessene Arbeitsbedingungen und Sozialschutz sicherstellen. Es ist ohne juristischen Sachverstand aber nur schwer anwendbar und ohne enge Kontrollen kaum wirksam. Insofern und aufgrund der großen Unterschiede bei den nationalen Mindestlöhnen sind Niedriglöhne und Sozialdumping weiterhin die Realität.

einfach. umsteigen



Klimagerechte
**Mobilität
für alle!**

Was muss geändert werden?

- 1 Regionales Wirtschaften fördern** Das Handelsvolumen hat sich in den letzten 20 Jahren verdreifacht. Die Produktion wurde zunehmend in sogenannte Vorprodukte zerstückelt, die dort produziert werden, wo Löhne gering und Umwelt- und Sozialstandards niedrig sind. Dies führt zwangsläufig zu höherem Transportaufkommen; laut Verkehrsministerium soll der Lkw-Verkehr bis 2051 um 54 Prozent weiter zunehmen. Um den Güterverkehr zu reduzieren, muss die globale Arbeitsteilung verringert, der internationale Handel unter ökologischen und sozialen Gesichtspunkten reguliert und regionales Wirtschaften gefördert 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 wie Werbung, Produktion auf Verschleiß, Rüstung oder Gentechnik kann so abgeschaltet oder stark reduziert werden. Dafür können dann andere Bereiche wie pflegerische und fürsorgende Tätigkeiten und die bäuerlich-ökologische Landwirtschaft anwachsen.
- 3 Umweltschädliche Subventionen abschaffen** Der Transport mit Lastern ist auch deshalb so billig, weil der Liter Diesel um 18 Cent niedriger besteuert wird als Superbenzin. Diese steuerliche Bevorzugung soll den gewerblichen Lkw-Verkehr im internationalen Vergleich wettbewerbsfähig machen. Sie ist weder aus ökologischen noch aus gesundheitlichen Gründen zu rechtfertigen und gehört abgeschafft.
- 4 Liefer- und Verteilverkehre in den Städten ökologisch steuern** Der Umsatz im Internethandel ist von 2000 bis 2022 von einer auf 89 Milliarden Euro massiv gewachsen. Kurier- und Paketdienste haben entsprechend zugenommen, mit der Folge, dass Lieferverkehre mit Kleinlastern inzwischen 50 Prozent aller innerstädtischen Transporte ausmachen. Nach Schätzung des Verkehrsministeriums ließen sich bis zu 30 Prozent des städtischen Liefer-

verkehrs über Lastenräder erledigen. Mit Verteilzentren wäre der Lieferverkehr weiter zu verringern, und Kommunen könnten außerdem den Lieferverkehr 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 Transport von der Straße auf die Schiene bringen – kombinierter Verkehr (KV)** Im kombinierten Verkehr werden Lkw nur an Anfang und Ende eines Gütertransports kurz bis zum Zug bzw. vom Zug zum Empfänger eingesetzt. Dabei sollen nicht Güter, sondern Transportträger wie Container oder Sattelaufleger, von der Straße auf die Schiene oder aufs Schiff umgeschlagen werden. Für den notwendigen Verkehr wäre dies eine gute Alternative. Allerdings fehlt bislang die Infrastruktur für die Umsetzung. Schienennetz, Gleisanschlüssen und ein Netz von Umschlagpunkten müssen ausgebaut werden. Bisher finden lediglich drei Prozent des Gütertransports als KV statt. Gemäß eines Sondergutachtens des EU-Rechnungshofs von 2023 zu KV ist die EU noch weit davon entfernt, den Güterverkehr von der Straße zu holen. Zudem besteht ein Richtlinien- und Planungschaos, national und auf EU-Ebene.

Um dies zu ändern fehlt der politische Wille. Solange der Transport mit fossilen Kraftstoffen die billigste Option bleibt, setzen Wirtschaft und Politik weiter auf Diesel. Für die Zeit danach sollen E-Lkw eine zentrale Rolle spielen, das »Förderprogramm für Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur« des Verkehrsministeriums läuft bereits. Gegen diesen verkehrspolitischen Wahnsinn sollten wir uns wehren! **Für uns heißt Klimaschonender Güterverkehr: »Zeug in den Zug«!**

Die Quellen zu den Daten in diesem Flyer findet Ihr hier: attac.de/verkehrswende-literatur.

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

