

Globalisierung, Verkehr und Klimakrise

Klaus Kubernus-Perscheid, Norbert Bömer

Mai 2014, Duisburg, Initiativkreis Wachstumswende

Der Güterverkehr ist eng verbunden mit der Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes und soll in den nächsten Jahren stark ausgebaut werden. Damit die Güter über die Häfen Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam in die Bundesrepublik gelangen können, bauen die niederrheinischen Städte Emmerich, Wesel und Duisburg ihre Logistikzentren aus. Der massive Ausbau bedeutet für die Anlieger zusätzliche gesundheitliche Belastungen und für die Städte eine Verschlechterung der CO₂ – Bilanz.

Beim ÖPNV stehen sich Stadt und Land gegenüber. Während in den Ruhrgebietsmetropolen der ÖPNV gut ausgebaut ist, scheitert der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV in den ländlichen Gebieten an den existierenden Strukturen. Der letzte Bus fährt um 20.30 Uhr. Am Wochenende verkehren 3 Busse am Tag. Gemeinsame Probleme bereiten den weniger wohlhabenden Menschen sowohl in den städtischen als auch in den ländlichen Gebieten die hohen Fahrpreise. Die bereit gestellten Transferleistungen reichen für eine Teilhabe nicht aus. So sind im Harz IV Regelsatz weniger als 20,- € / Monat für den ÖPNV vorgesehen. Das durch öffentlichen Druck entstandene „VRR-Sozialticket“ kostet allerdings 29,90 €. So kommt es, dass in unserer Region bereits jetzt schon ca. 10 % der Bevölkerung von der Mobilität ausgeschlossen werden.

Klimadebatte

In der Klimadebatte wird das Thema Verkehr ausgeklammert!

Beispiel: Stadt Wesel Klimaschutz

CO ₂ -Bilanz im Bereich Verkehr			
CO ₂ in t/Jahr	1990	2011	Delta
Gesamt	143,6 Tsd.	181,8 Tsd.	+27%
Pro EW	2,78	3,42	+23%

Emissionen 2010 ca. 566 Tsd. Tonnen CO₂

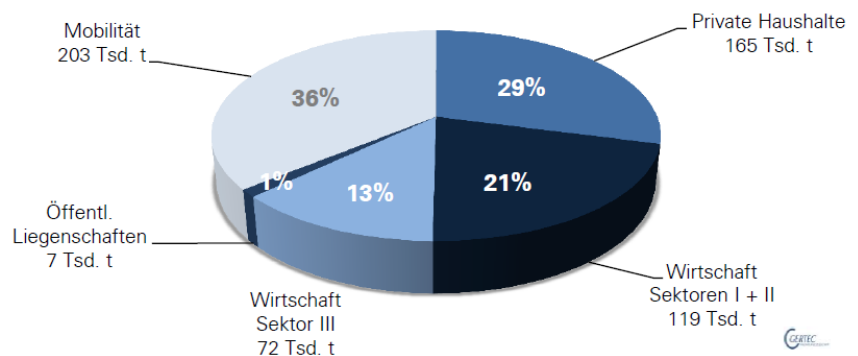


Bild 4: CO₂-Emissionen nach Verbrauchssektoren (Quelle: Gertec)

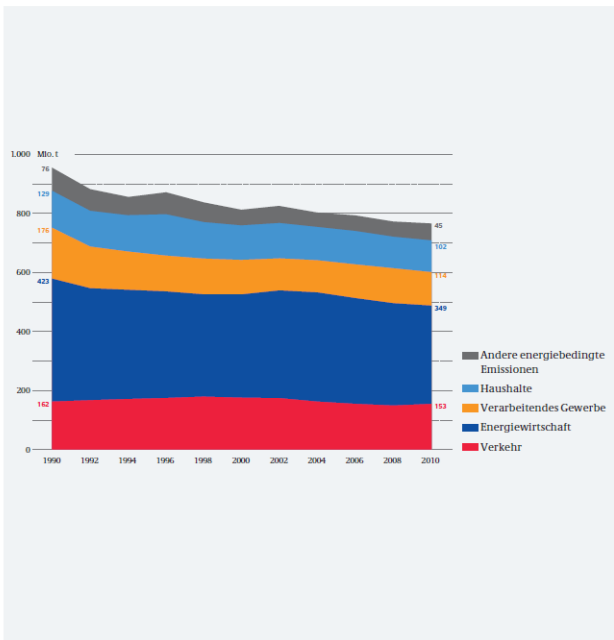


Abb.18: Energiebedingte CO₂-Emissionen in Deutschland in Mio. t 1990–2010.
 Quellen: Umweltbundesamt und eigene Darstellung

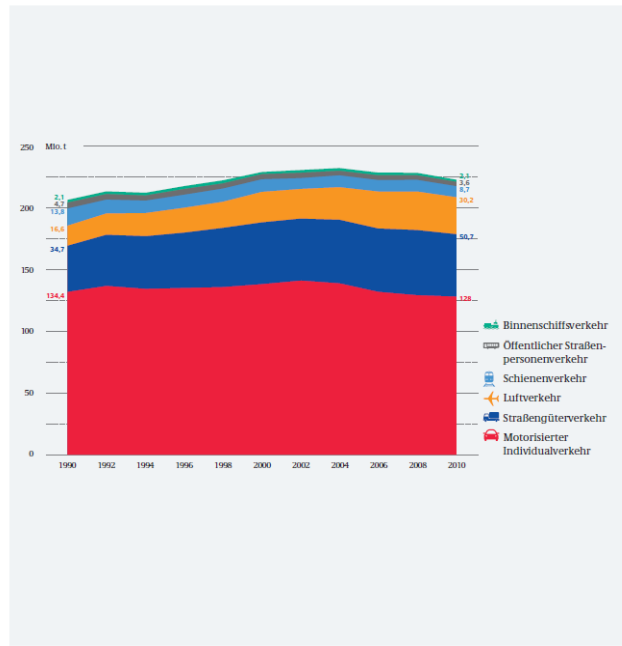


Abb.19: CO₂-Emissionen in Mio. t nach Verkehrsmitteln 1992–2010.
 Quellen: TREND und eigene Darstellung

DENA, Verkehr. Energie. Klima.

Der Kohlendioxidausstoß ist seit 1990 um 22 Prozent zurückgegangen, im Verkehrssektor um rund sechs Prozent. Beim Pkw-Verkehr sind die CO₂-Emissionen insgesamt gesunken. Im Luft- und Straßengüterverkehr sind sie gestiegen.

Verkehrstrends

In den letzten 20 Jahren ist die Personenverkehrsleistung um ein Viertel gestiegen. Die Dominanz des Pkws ist ungebrochen.

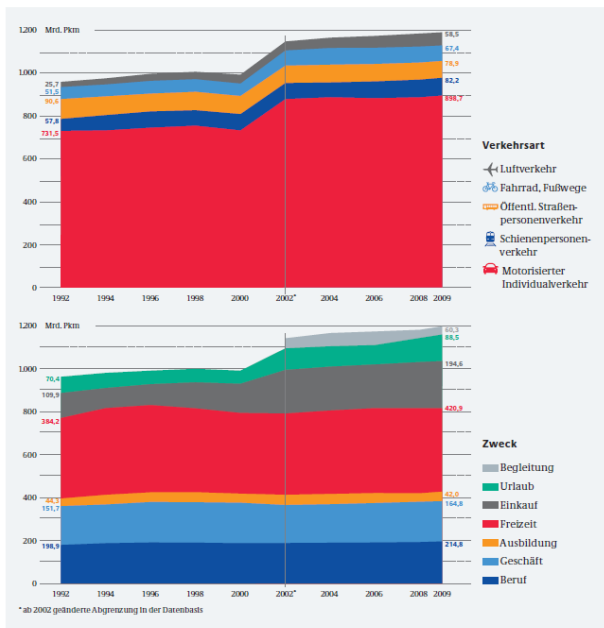


Abb.1: Personenverkehrsleistung nach Verkehrsart und Zweck in Mrd. Pkm 1992–2009.
 Quellen: Verkehr in Zahlen und eigene Darstellung

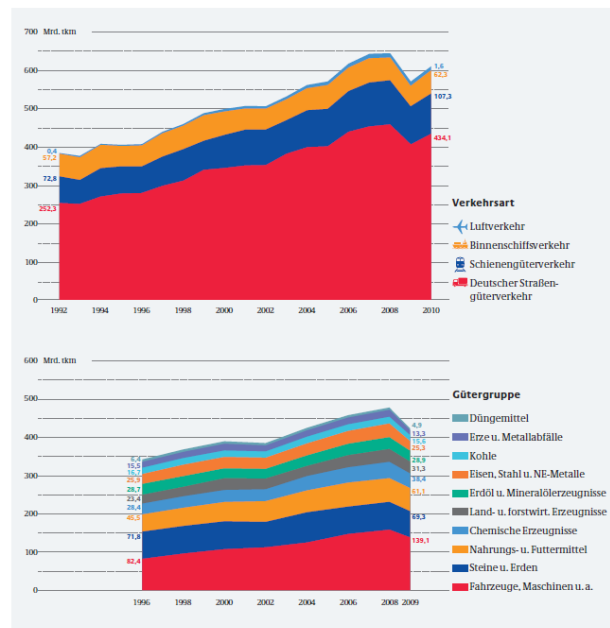
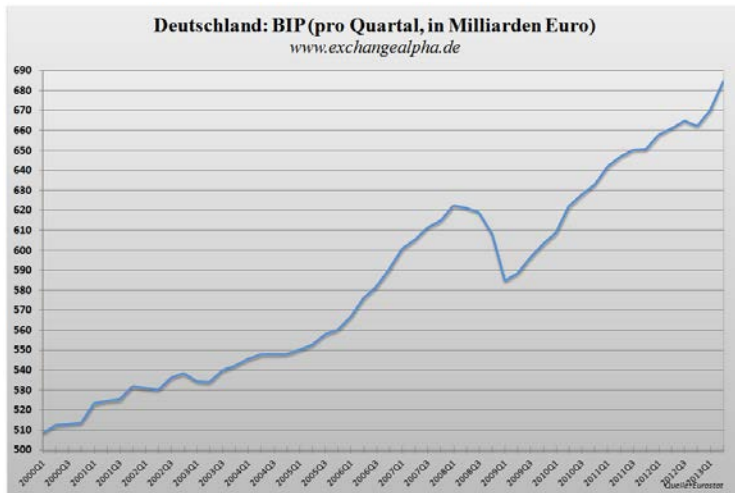


Abb.2: Güterverkehrsleistung nach Verkehrsart und Gütergruppe in Mrd. tkm 1992–2010.
 Quellen: Verkehr in Zahlen und eigene Darstellung

DENA, Verkehr. Energie. Klima.

Der Güterverkehr ist in den letzten 20 Jahren um mehr als die Hälfte gewachsen. Drei Viertel der Transporte finden auf der Straße statt.



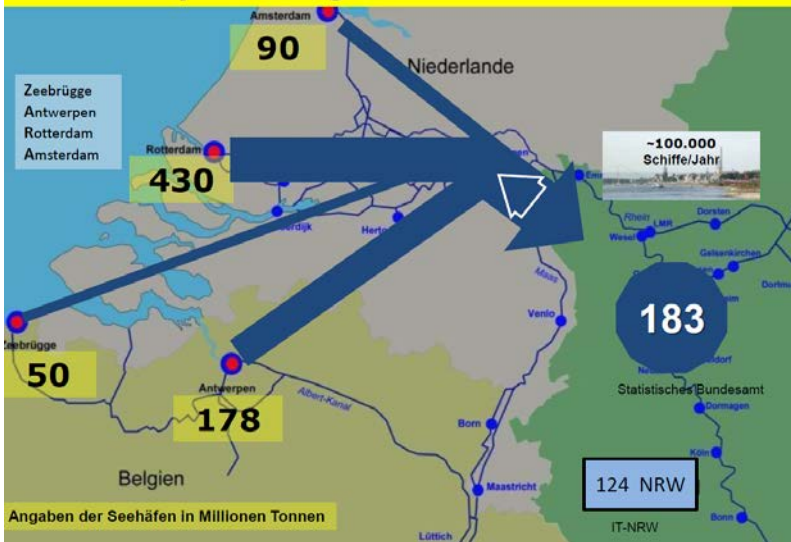
<http://www.exchangealpha.de/europas-grosse-nationen-teil-1-deutschland/>

Sabine Leidig (Das rote Projekt für den sozial-ökologischen Umbau): „Der Verkehr wächst – und zwar stärker, als die Wirtschaft. Dazu trägt die massive Subventionierung aller Verkehrsträger bei, die in Dumping-Transportpreisen mündet. Die oft erwähnte „Entkopplung“ von Transportwachstum und Wirtschaftswachstum hat stattgefunden – nur in der umgekehrten Richtung: Der Lebensstandard stagniert in den Industriestaaten, doch der gesellschaftliche Transportaufwand steigt kontinuierlich. Technische Verbesserungen dämpfen deswegen bislang nur den Anstieg der CO₂-Emissionen, führen aber zu keiner Absenkung der Emissionen.“

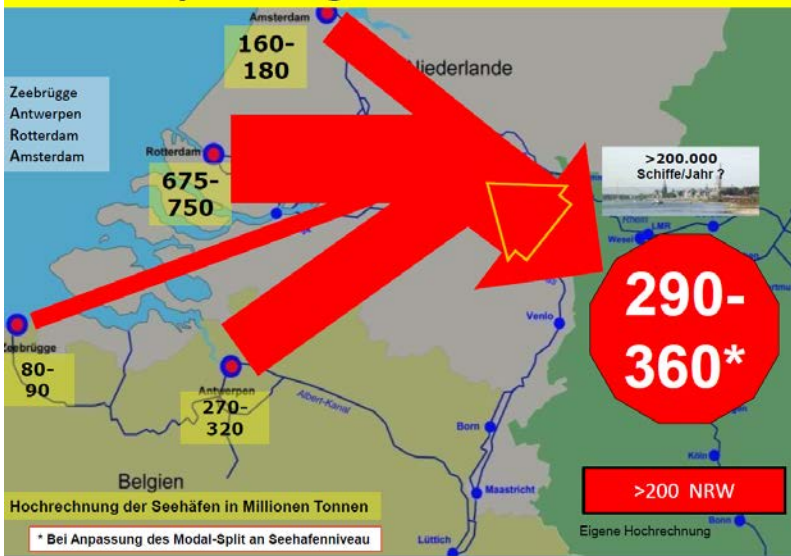
Winfried Wolf: „Die globale Arbeitsteilung, die stetige Verlagerung von Produktionsstätten und die globale Konkurrenz der Niedriglöhne bedeuten einen gigantischen Transportaufwand. Einzelne Verarbeitungsschritte werden auf verschiedenen Kontinenten ausgeführt, je nachdem, wo die Arbeitsleistung besonders billig ist. Der Transport wirkt sich finanziell kaum auf die Produktpreise aus, so kostet der Transport von Äpfeln aus Neuseeland nur 0,06€ pro Kilo“.

„Der Transport ist bei der Globalisierung das stoffliche Bindeglied. In den letzten 30 Jahren haben die Kilometer, die Menschen mit Flugzeug oder mit dem Auto zurücklegen dramatisch zugenommen. Dieses Wachstum war höher als das Wachstum des BIP. Das heißt die Transportintensität stieg enorm an. Deshalb nehmen auch die in einer Ware beinhalteten Kilometer ständig zu, obwohl die Ware nicht besser oder schlechter wird. Aber größer wird natürlich der ökologische Fußabdruck.“

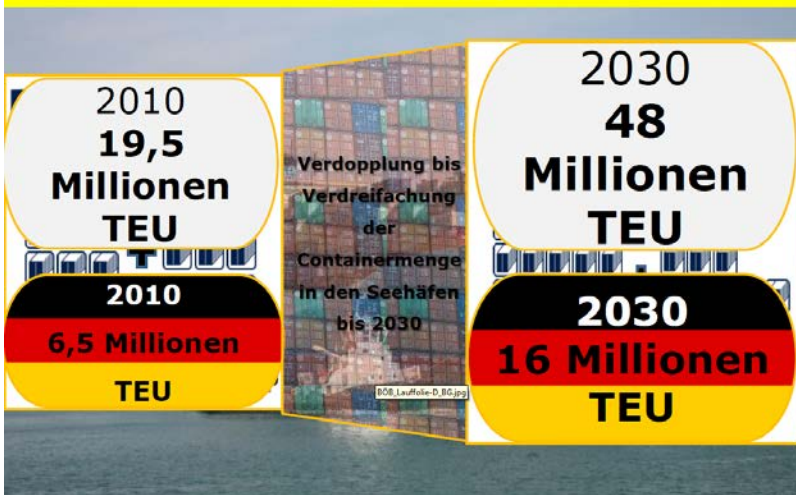
Transportmenge Binnenschiff 2010

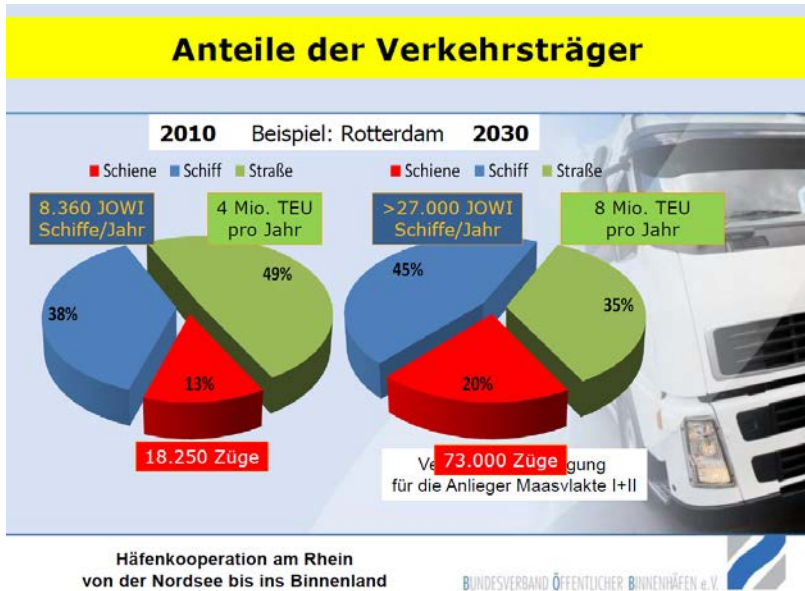


Transportmenge Binnenschiff 2030



Containerentwicklung an der Rheinmündung 2010 - 2030

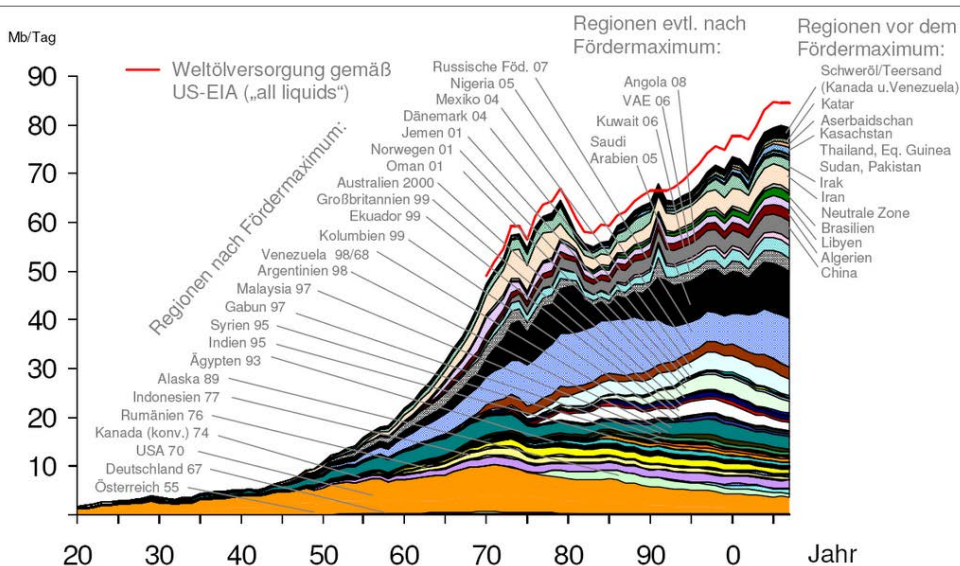




Alle 4 Folien aus: Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen und Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen, Häfenkooperation am Rhein von der Nordsee bis ins Binnenland, Verkehrs- und Logistiktagung des Interregionalen Gewerkschaftsrates (IGR) Rhein-IJssel, 22. Mai 2013, Duisburg

Peakoil

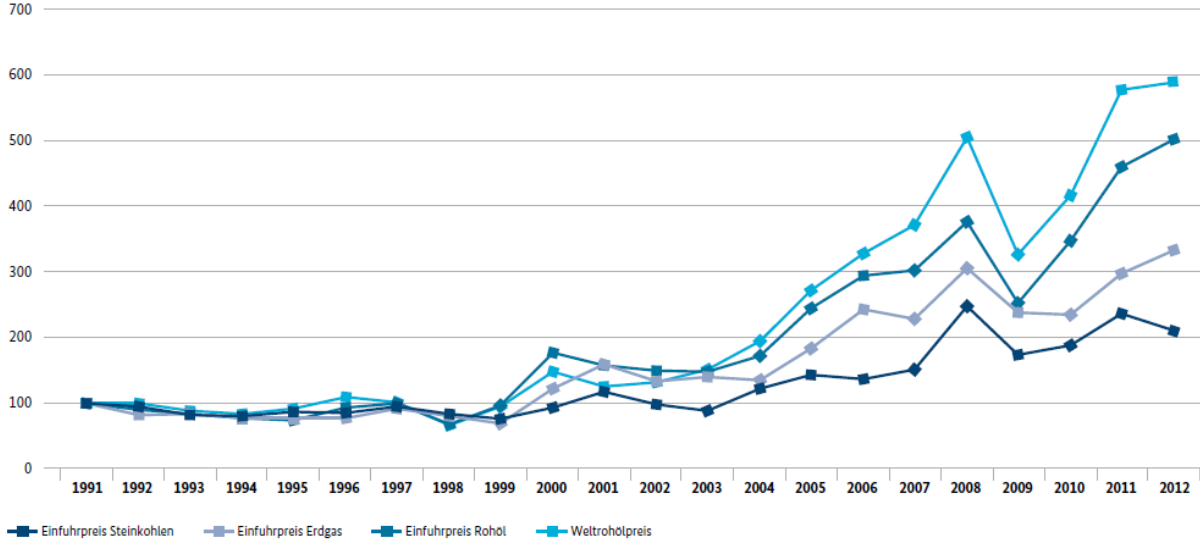
Peak Oil, also der Punkt, ab dem die Fördermenge des Erdöls nicht mehr gesteigert werden kann, zeigt dass wir umdenken müssen. Die Preise für das globale Schmiermittel der Wirtschaft steigen weiter an. Vor allem wenn der Bedarf von China, Indien, Südafrika und Brasilien weiter so zulegt.



Wikipedia

35. Entwicklung von Weltrohöl- und Einfuhrpreisen in Deutschland

Index 1991 = 100



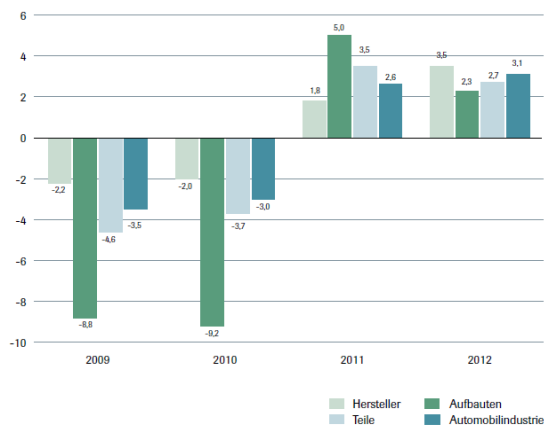
Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), Mineralölwirtschaftsverband (MWW)

Krise der Autoindustrie?

VDA: Die Beschäftigung in der deutschen Automobilindustrie ist 2012 im Jahresdurchschnitt um 3,1 Prozent auf 742.200 Mitarbeiter gestiegen.

Beschäftigte in der deutschen Automobilindustrie

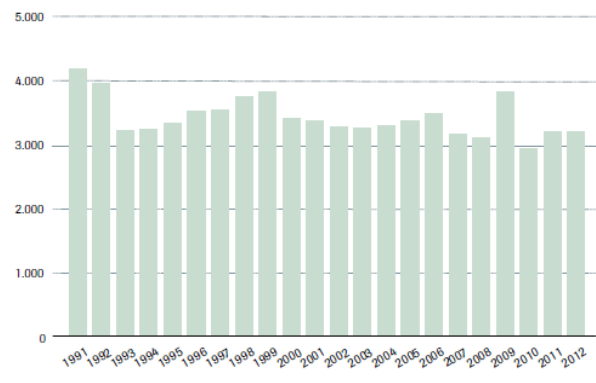
Veränderung in %



Quelle: Statistisches Bundesamt

Pkw-Neuzulassungen

Jahresbasis (Anzahl in 1.000)

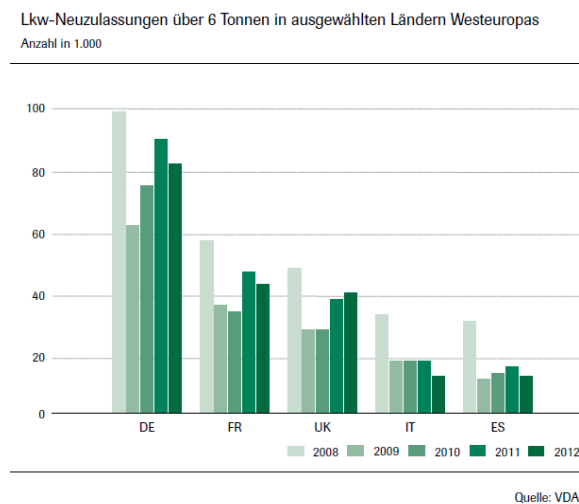
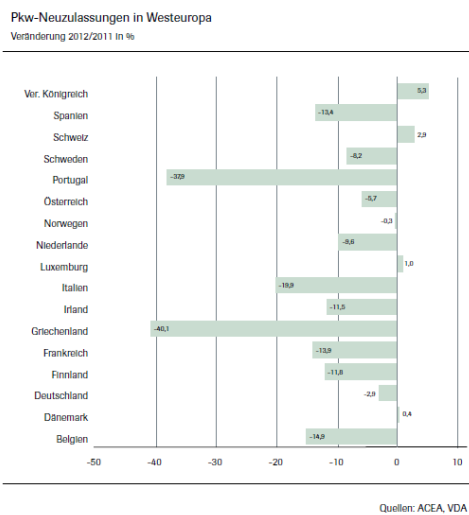


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

VDA Jahresbericht 2013



<http://www.wirtschaftsfacts.de/2012/11/volvo-senkt-lkw-produktion-um-25-europas-pkw-absatz-brechen-weiter-ein/>



Inlands-, Auslandsproduktion und Exporte von Pkw insgesamt

Jahr	Auslandsproduktion	Veränderung in %	Inlandsproduktion	Veränderung in %	Exporte
1992	1,55 Mio.	-	4,86	-	2,57 Mio.
1996	2,43 Mio.	58 %	4,54	-7 %	2,65 Mio.
2000	3,7 Mio.	52 %	5,13	13 %	3,46 Mio.
2004	4,22 Mio.	14 %	5,19	1 %	3,67 Mio.
2008	5,29 Mio.	25 %	5,53	7 %	4,13 Mio.
2010	6,09 Mio.	15 %	5,55	0 %	4,24 Mio.
2012	8,24 Mio.	35 %	5,39	-3 %	4,13 Mio.

Quelle: VDA

Grafiken aus: VDA Jahresbericht 2013

VDA: „Im Jahr 1996 wurden von VDA-Mitgliedern mehr als 2,7 Mio. Kraftwagen (Pkw und Nutzfahrzeuge) im Ausland produziert. 2012 hat sich das Volumen nahezu verdreifacht.“

Winfried Wolf plädiert dafür, den Peak Oil und die Krise der Autoindustrie zu nutzen, um diese Produktionskapazitäten bspw. in den Bau von Eisenbahnen oder Stadtbussen zu lenken.

Thesen:

Einsatz von Agrokraftstoffe führt zu peak soil. Ansteigen der Lebensmittelpreise, Hunger

Bahn und Binnen- und Seeschifffahrt sind im Vergleich wesentlich klimafreundlicher als Straßenverkehr und Luftverkehr.

PS-Klassengesellschaft: Auf der einen Seite eine Mehrheit der Bevölkerung, die hochmotorisiert, mit teuren Autos, großem Hubraum, enormer Motorleistung und vielfach noch mit einem „Dienstwagen-Privileg“ unterwegs ist. Auf der anderen Seite mindestens ein Viertel der Bevölkerung, die fast völlig auf die eigenen Füße, auf Fahrräder und insbesondere auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen ist, deren Angebot oft stark zu wünschen übrig lässt.

Je größer die Stadt und damit je besser das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs, desto geringer ist der Autobesitz.

Alternative – Plädoyer für eine »drei-V-Verkehrspolitik« Niedersachsen (Winfried Wolf)

Drei-V-Verkehrspolitik

1. Verkehr vermeiden
2. Verkehrswege verkürzen
3. Verbleibender Verkehr verlagern

Dorf- oder Nachbarschaftsläden

Regionale Freizeitangebote (öffentliche Gärten, Kino,

verkehrsberuhigte und Tempo-30-Zonen, autofreie Straßen, Projekte für autofreies Wohnen, ein flächendeckendes Radwegenetz

Fahrradmitnahme im ÖPNV

Verlagerung von Pkw-Verkehr hin zum öffentlichen Personennahverkehr

Die Schiene muss die Fläche des Landes weitestgehend erschließen: Sie muss vor Ort weitgehend flächendeckend als Infrastruktur präsent sein; die Angebote im Schienenpersonennahverkehr, im Regionalverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr müssen auf die Mobilitätsbedürfnisse der großen Mehrheit der Bevölkerung – also nicht primär auf Geschäftsreisende und auch nicht vor allem auf Berufspendler – ausgerichtet sein.

Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten

Erwerb und der Sanierung von Bahnhofsgebäuden

Integraler Taktfahrplan

ÖPNV barrierefrei

Verknüpfung von Personen- und Güterverkehren

Außer den Fahrgästen sind demnach auch Dorfläden, Ärzte, Apotheken, Banken, andere Kleingewerbetreibende Kunden des Busunternehmens.

Die Subventionierung der niedersächsischen Airports durch die Gemeinden und das Land Niedersachsen sollte für das gesamte Land insgesamt erfasst und insgesamt kritisch hinterfragt werden.

Stadt Wesel (Klimaschutzkonzept Verkehr)

Mob 1 Förderung der Fahrradnutzung im Alltags- und Tourismusverkehr

- a) Weiterer Ausbau und Optimierung des Radverkehrsnetzes (Schutzstreifen für den Radverkehr, Öffnung von Einbahnstraßen, Aufbau von Radschnellwegen)
- b) Zusätzliche witterungsgeschützte und sichere Abstellanlagen für Fahrräder
- c) Überprüfung und ggf. Verbesserung der Beschilderung des Radverkehrsnetzes
- d) Potenzialprüfung zur Ausweitung des öffentlichen Fahrradverleihsystems

Mob 2 Verbesserung des ÖPNV Angebotes in Wesel

- a) Schrittweise Schließung von Angebotslücken durch Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Bedienungsqualität im Stadtgebiet
- b) Potenzialprüfung für die Einführung flexibler Bedienelemente (Anruf-Sammel-Taxi-System, Ruf-Bus, BürgerBus etc.) oder eines Fahrradbuses
- c) Verstärkter Einsatz moderner, umweltfreundlicher Antriebstechnologien im Buslinienverkehr sofern möglich

Mob 3 Förderung und Öffentlichkeitsarbeit für Nahmobilität

- a) Definition der wichtigsten Themen und Angebote rund um das Thema Nahmobilität und Umweltverbund
- b) Kampagne zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Bereich der Nahmobilität (bis 5 km)
- c) Marketing für die Radnutzung im Freizeit- und Tourismusbereich

Mob 4 Optimierung von Marketing, Information und Kundenkommunikation im ÖPNV

- a) Informationskampagne insbesondere für Neubürger und Fahranfänger
- b) Einführung von dynamischer Fahrgastinformation und Handyticket (bereits in Planung)
- c) Bewerbung von „JobTickets“ bei Neuansiedlungen von Unternehmen

Mob 5 Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Schulen

- a) Unterrichtsstunden zu umweltverträglicher Mobilität
- b) Nutzung u.a. von Mobilitätsfibel des Verkehrsclub Deutschlands e. V. (VCD)
- c) EcoDrive-Schulungen und Fahrsicherheitstrainings für Fahranfänger

Mob 6 Prüfung der Optionen zur Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene

- a) Intensivierung der Gespräche mit Unternehmen in Wesel bzgl. der Nutzung von Schienengüterverkehr
- b) Forcierung der Einrichtung einer Umschlagsanlage des kombinierten Verkehrs (Straße/Schiene bzw. Seeschiff/Schiene)
- c) Bei positiver Prüfung: Umsetzungsplanung einleiten

Mob 7 Potenzialprüfung: Förderung von Elektromobilität

- a) Prüfung der Nutzungsmöglichkeiten von Elektromobilität für die Stadtverwaltung
- b) Einbindung der bestehenden Angebote und Analyse des potentiellen Gesamtbedarf an Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet
- c) (Perspektivisch) sukzessiver Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und E-Fahrräder