LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME**
**17/3918**

A11

**Drucksache 17/11156 29.09.2020**

**Stellungnahme**
**zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

# Überprüfung und Moratorium der geplanten Straßenneu- und Ausbauprojekte im Bundesverkehrswegeplan und Landesstraßenbedarfsplan in NRW

Verband
Verkehrswirtschaft
und Logistik
Nordrhein-Westfalen e. V.

VVWL NRW

Der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL) ist der führende Unternehmer- und Arbeitgeberverband für Transport, Logistik, Spedition, Möbelspedition und Entsorgung in NRW. Wir vertreten rund 1.800 Mitgliedsfirmen, die über 170.000 Arbeitsplätze zur Verfügung stellen. Als nordrhein-westfälischer Landesverband des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSLV) sowie des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik (AMÖ) setzen wir uns intensiv dafür ein, ökologische und ökonomische Belange rund um die Logistik und den Güterverkehr miteinander in Einklang zu bringen. Unter anderem bringen wir uns dazu in zahlreichen kommunalen Luftreinhalteplanungsgruppen ein und haben den Klimaschutzplan NRW in der Arbeitsgruppe Verkehr sowie im Lenkungskreis entscheidend mitgeprägt.

Nachfolgend kommentiert der VVWL den Antrag ausschließlich aus Sicht der Gütermobilität.-

Generell begrüßt der VVWL, dass im Antrag den umweltschonenden Verkehrsträgern Schiene und Binnenschiff ein hoher Stellenwert zugesprochen wird und diese ihrer Bedeutung entsprechend gefördert und mit großzügiger bemessenen Haushaltsmitteln für Erhalt, Aus- und Neubau ausgestattet werden sollen.

So ist es eine langjährige Forderung sowohl des VVWL als auch des durch den VVWL mitgetragenen Kompetenznetzes Logistik.NRW, die Potenziale der nordrhein-westfälischen Wasserstraßen und Schieneninfrastruktur besser nutzbar zu gestalten. Wir haben uns auch mit Nachdruck für eine Sanierung der Schleusenbauwerke sowie auf die Anhebung der Fluss- und Kanalbrücken und eine zügigere Abarbeitung der hunderten von Baustellen und Engpässen im Schienennetz eingesetzt.

Als verzerrend empfinden wir jedoch die Darstellung, dass die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße im Vergleich zur Straße in der Haushaltsplanung benachteiligt würden. Im Güterverkehr lag der jeweilige bundesweite Modal-Split-Anteil auf Basis der beförderten Tonnage im Jahr 2018 bezogen auf die Landverkehrsträger für die Straße bei 85,5 %, für die Schiene bei 9,7 % und für die Binnenschifffahrt bei 4,8 %.[1] Gemessen an ihrer quantitativen Bedeutung wäre das Gegenteil der Fall.

Wir widersprechen der These, dass ein Ausbau der Straße zu einem Zuwachs des Lkw-Verkehrs führt. Hier wird Korrelation mit Kausalität verwechselt. Lkw fahren nicht, weil Straßen gebaut wurden, sondern weil Güter befördert werden müssen. Ausschließlich aufgrund von Wirtschaftswachstum sowie steigender Logistiknachfrage von Wirtschaft und Gesellschaft steigt der Verkehr auf den vorhandenen Straßennetzen mit zugleich negativen Umwelteffekten (Emissionszuwachs) und knappheitsbedingten Staueffekten, da mehr Güter und teilweise in höheren Frequenzen bewegt werden müssen. Ohne adäquate Investitionsmittel in die Straßeninfrastruktur verstetigen sich diese Effekte. Wird dem nicht adäquat Rechnung getragen und der Verkehrsträger Straße nicht mit ausreichenden Haushaltsmitteln ausgestattet oder werden durch vorgeschlagene Moratorien von in Vorplanung befindlichen Projekten des BVWP 2030 und der Landesstraßenbauplanung Projekte verzögert bzw. eingestellt, sind ebenfalls Emissionszuwächse und Staulagen zu befürchten. Werden zudem nicht ausreichend Mittel für den Erhalt der Straßeninfrastrukturen bereit gestellt, werden – wie der Ausfall der Leverkusener Brücke für den Lkw-Verkehr seit dem Jahr 2013 deutlich zeigt – Umwegverkehre aufgrund der Mehrkilometer und der zusätzlichen Belastung der Ausweichstrecken zu einem weiteren Emissionsanstieg führen.

**Nicht alle Verkehre können verlagert werden**

Handelt es sich nicht um Massenguttransporte von beispielsweise Ganzzügen mit Kohle für die Stahlindustrie, kommen Bahntransporte regelmäßig nicht ohne einen Vor- und Nachlauf aus, der überwiegend per Lkw durchgeführt wird. Letztendlich müssen Güter von der

[1] Marktbeobachtung – Jahresbericht 2019, Bundesamt für Güterverkehr

Produktionsstätte zum (Kombi-)Bahnhof oder Hafen gelangen und von dort zur Entladestelle kommen. Damit ein Bahntransport ökologisch Sinn macht, muss die per Bahn zurückgelegte Strecke signifikant größer sein als die Strecke des zugehörigen Vor- und Nachlaufs auf der Straße. Die Schwelle zum sinnvollen Einsatz der Bahn im Güterverkehr wird oft bei rund 150 Kilometern Lastentfernung verortet. Über 70 % aller von deutschen Lkw national und international transportierten Güter wurden über eine Entfernung von unter 100 Kilometern befördert.

**Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge 2014 im In- und Ausland nach Entfernungsstufen**

| Entfernungsstufe in km | beförderte Gütermenge | | Beförderungsleistung | |
|---|---|---|---|---|
| | 1 000 t | % | Mio. tkm | % |
| | 1 | 2 | 3 | 4 |
| bis 50 | 1 719 381,2 | *56,3* | 31 806,1 | *10,3* |
| 51 bis 100 | 451 708,2 | *14,8* | 32 896,3 | *10,6* |
| 101 bis 150 | 250 383,3 | *8,2* | 31 014,6 | *10,0* |
| 151 bis 200 | 156 521,5 | *5,1* | 27 281,6 | *8,8* |
| 201 bis 250 | 110 859,3 | *3,6* | 24 933,1 | *8,0* |
| 251 bis 300 | 84 222,8 | *2,8* | 23 147,4 | *7,5* |
| 301 bis 350 | 63 457,1 | *2,1* | 20 600,5 | *6,6* |
| 351 bis 400 | 46 087,7 | *1,5* | 17 258,2 | *5,6* |
| 401 bis 450 | 35 865,2 | *1,2* | 15 246,0 | *4,9* |
| 451 bis 500 | 30 996,4 | *1,0* | 14 712,3 | *4,7* |
| 501 bis 600 | 45 420,8 | *1,5* | 24 853,3 | *8,0* |
| 601 bis 700 | 26 718,9 | *0,9* | 17 238,3 | *5,6* |
| 701 bis 800 | 12 696,6 | *0,4* | 9 452,7 | *3,0* |
| 801 bis 900 | 6 162,5 | *0,2* | 5 208,3 | *1,7* |
| 901 bis 1000 | 3 349,5 | *0,1* | 3 176,6 | *1,0* |
| 1001 und mehr | 8 240,7 | *0,3* | 11 316,2 | *3,6* |
| **Insgesamt** | **3 052 071,6** | ***100,0*** | **310 141,7** | ***100,0*** |

Quellen: KBA, Flensburg; BAG, Köln und Berechnungen des BGL

## Keine Rückverlagerung von der Straße möglich

Laut Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes wächst das Güterverkehrsaufkommen von insgesamt 3.704,7 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf 4.358,4 Mio. Tonnen im Jahr 2030 (+ 17,6 %). Auf die Verkehrsleistung der Straße bezogen ergibt dies einen Zuwachs von 18,9 %.

| | 2010 | | 2030 | | Veränderung 2010-2030 in % |
|---|---|---|---|---|---|
| | Mio. t | Anteil in % | Mio. t | Anteil in % | |
| **Transportaufkommen** | | | | | |
| 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 % |
| **Transportleistung** | | | | | | | | |
| 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% |

Abb.: Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern, Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Quelle: BMVI

Auch wenn die wirtschaftliche Entwicklung aufgrund der Pandemie momentan stagniert und sich durch Nachholeffekte diese Prognosen nicht vollumfänglich bewahrheiten sollten, müsste die Schiene ihre heutigen Leistungen mehr als verdoppeln, sollte sie *nur den zu erwartenden Zuwachs* der Straße aufnehmen müssen. Dabei hat die Schiene schon mit dem für sie prognostizierten Zuwachs von 18,9 % ein erhebliches Pensum zu bewältigen.

Zur Verdeutlichung: Bei einem Ausbau der Schienenwege für rund 30 Milliarden Euro könnte die Bahn ihre Verkehrsleistung um rund 1 Prozent steigern. Eine komplette Digitalisierung der Schiene, wodurch beispielsweise geringere Sicherheitsabstände eine höhere Taktung ermöglichen würden, könnten rund 25 % mehr Leistung liefern. Eine Steigerung der Leistung um deutlich mehr als 120 % muss darum illusorisch erscheinen. Vor diesem Hintergrund scheint uns eine weitere Diskussion über eine Rückverlagerung bereits bestehender Straßengütertransporte obsolet.

**Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen**

Solange kein Weg gefunden wird, Wirtschaftswachstum vom Verkehrswachstum zu entkoppeln, muss unsere Gesellschaft mit NRW als Logistikland Nr. 1 entweder einen Weg finden, dem prognostizierten Güterverkehrswachstum auf allen Verkehrsträgern zu begegnen. Die von uns vertretenen Logistiker und die von ihnen abhängige Wirtschaft ist auf einen optimalen Ausbau und Erhaltungszustand der Infrastruktur angewiesen.

Es kann darum aus unserer Sicht keine Lösung sein, die Schiene oder Wasserstraße zu Lasten der Straße zu ertüchtigen. Der VVWL steht mit den führenden Logistiker*innen und zahlreichen klein- und mittelständischen Betrieben der Verkehrswirtschaft dieses Landes für einen Einklang von ökonomischen und ökologischen Fortschritten. Der VVWL spricht sich an Stelle einer Modal-Split-Beeinflussung dafür aus, die Produktivität der einzelnen Verkehrsträger simultan und in einem co-modalen Ansatz zu steigern und so auch mehr Verkehre auf Schiene und Wasserstraße zu ermöglichen. Dazu gehört auch, durch entsprechende Umfeld-Gestaltungen, Infrastrukturen und Zulassung von Innovationen Effizienzsteigerungen im Straßengüterverkehr zuzulassen.

Gemeinsam setzen wir uns dafür ein, dass alle Verkehrsträger und ihre Vernetzung simultan maximal gefördert und insbesondere deren Schnittstellen ertüchtigt werden.

Münster und Düsseldorf, 5. Mai 2021