

Relevanz der Grünen Logistik aus Sicht der Bundesregierung

Gabriele Kuczmiarczyk
Referat IG I 5 Umwelt und Verkehr
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Umweltpolitische Herausforderungen für Güterverkehr und Logistik

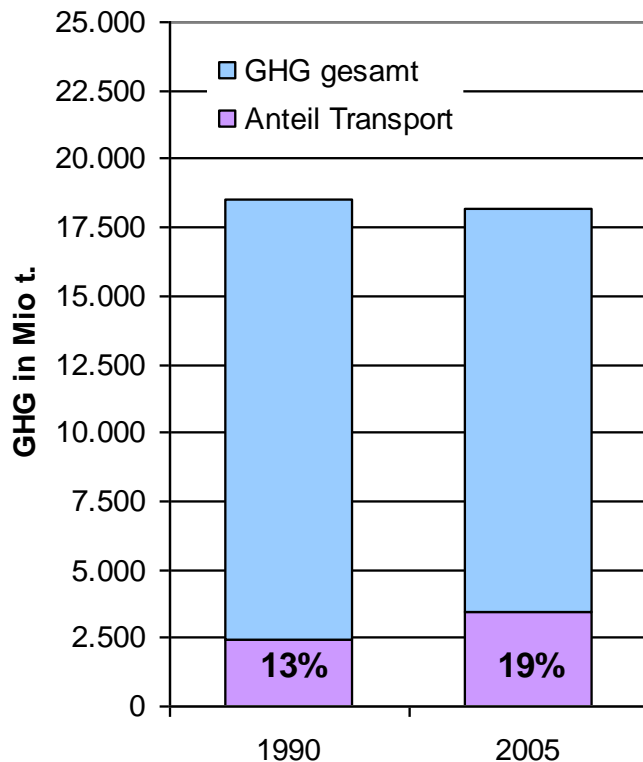
- voranschreitende **Globalisierung**
- weltweit angestrebtes **Wirtschaftswachstum**
- prognostizierte **Güterverkehrsentwicklung**
- begrenzte **Ressourcenverfügbarkeit**

Globale Güterverkehrsentwicklung

- zunehmende **globale Handelsverflechtungen** seit den 80er Jahren
- **Warenverkehr** nahm mehr als dreimal so schnell zu wie das Weltsozialprodukt – entsprechend starker Güterverkehrsanstieg
- bedeutende Rolle des **internationalen Seeverkehrs** mit 90 % des gesamten Import- und Exportvolumens der EU.
- Überlastungen der bestehenden **Infrastrukturen**, insbesondere der Seehafenhinterlandverkehre (Straßen- und Bahnnetze.)
- internationale Handelsflotte 2007 für rund 2,7 % (ca. 870 Mio. t) des weltweiten **CO₂-Ausstoßes** verantwortlich – dies entspricht etwa den gesamten CO₂-Emissionen Deutschlands in 2006

Transportemissionen laufen gegen den Trend

GHG-Emissionen der UNFCCC-Länder

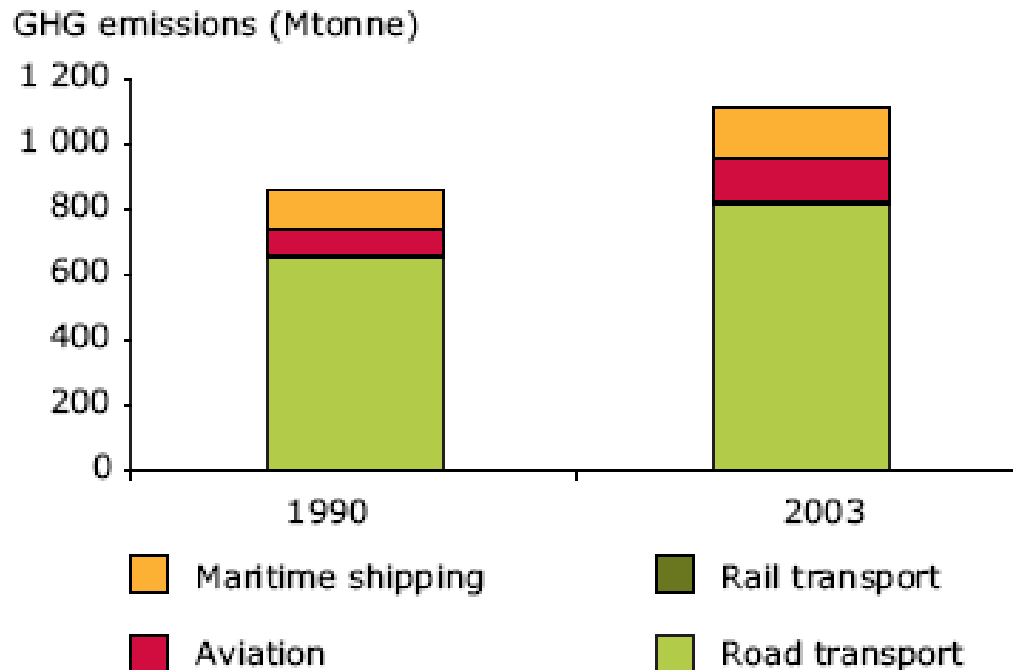


Quelle: UNFCCC

Die gesamten THG-Emissionen der UNFCCC-Länder (*United Nations Framework Convention on Climate Change - derzeit 192 Vertragsstaaten*)

- sanken von 1990 bis 2005 auf 18,18 Mrd. t **(-2%)**
- stiegen im **Verkehrsbereich** im selben Zeitraum auf 3,47 Mrd. t **(+ 43%)**

Transportemissionen in der EU-15

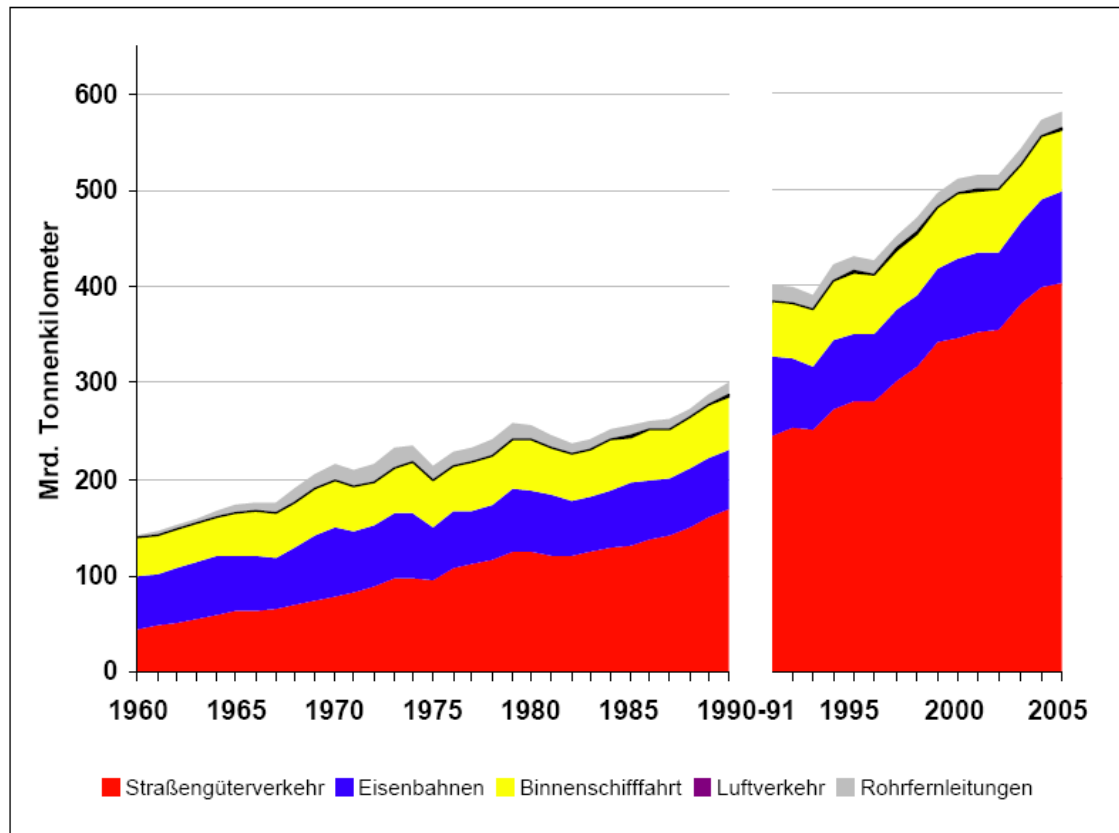


- Anstieg der THG - Emissionen des Transportsektors auf rund 1,1 Mrd. t (+ 22%)
- Stärkster Emissionsanstieg im Straßenverkehr: rund 150 Mio. t, d.h. 23%

Quelle: EEA

Güterverkehrsentwicklung in D

(bis 1990 nur alte Bundesländer):



- Vervierfachung des Güterverkehrsaufwands seit 1960
- bei wesentlich geringerem Transportaufkommen
- Grund dafür sind zunehmende Transportweiten

Quelle: UBA, 2009

Umweltwirkungen des Güterverkehrs in D

- **ca. 6 % der klimawirksamen CO₂-Emissionen in D**
- **direkte CO₂-Emissionen bis 2005 um ca. 30 Prozent** auf knapp 40 Mio. t **gestiegen** (gegenüber 1990)
- Güterverkehr im Straßenverkehr:
 - rund ein Viertel der CO₂-Emissionen,
 - 55 % der die Vegetation schädigenden Stickoxidemissionen
 - knapp 50 % der gesundheitsschädlichen Partikelemissionen
- außerdem: Lärmbelastung, Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung von Lebensräumen, Beeinträchtigung der Gewässerökologie

Emissionsbegrenzung im Güterverkehr

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Begrenzung des Schadstoff- und CO₂-Ausstoßes:

- EU-Regelungen zu Abgasstandards - EURO VI bei Lkw und Bussen
- Lenkungswirkung der Lkw-Maut
- Kennzeichnungsverordnung / Umweltzonen
- CO₂-Reduzierung bei leichten Nutzfahrzeugen
- Emissionshandel im Flug- und Schiffsverkehr

Güterverkehrsprognose in D

lt. BMVBS-Prognose (2007) **2004 bis 2025 Wachstum**

- Güterverkehrsaufkommen + 28 %
- Transportaufkommen im Straßengüterfernverkehr + 55 %
- Güterverkehrsaufwand Straße + 79 %

→ **weitere ambitionierte Maßnahmen notwendig**, um

- parallele Zunahme der CO₂-Emissionen zu verhindern bzw. trotz Wachstum Emissionsminderung im Güterverkehr zu erreichen,
- dauerhafte Versorgungssicherheit trotz Ressourcenverknappung zu gewährleisten (Effizienzstrategien)

Der politische Rahmen

- **Kyoto-Protokoll:** Internationale Verkehrsträger von Minderungsverpflichtungen ausgenommen
IMO und ICAO soll(t)en Maßnahmen entwickeln
- **EU-Energie- und Klimapaket:** 14 % Emissionsreduzierung muss D im Nicht-Emissionshandelsbereich (incl. Verkehr) bis 2020 erbringen.
Schiffsverkehr: EU wird - analog zum Flugverkehr - selbst tätig, falls bis Ende 2011 international keine Maßnahme verabschiedet wurde
- **Bundesregierung:** 40 % Reduzierung von Treibhausgasemissionen bis 2020 gegenüber 1990
Masterplan Güterverkehr und Logistik
Schiffsverkehr: Im Rahmen der IMO wird aktiv ein Vorschlag zur Einbeziehung in den Emissionshandel eingebracht.

Konsequenzen für Logistikbranche

- **Fortschreiten des Klimawandels** auch für Logistikbranche relevant: Extreme Hitze im Sommer führt zu Niedrigwasser und macht Binnenschifftransporte unmöglich. Höhere Temperaturen treiben Energiekosten für Kühlung in Lagerhaltungen in die Höhe.
- Durch **veränderte Rahmenbedingungen** – neue Umweltstandards oder Ressourcenknappheit - können sich Marktrisiken verändern (z.B. Einführung von Umweltzonen, Innovationssprünge im Automobilbereich).
- In absehbarer Zeit werden Anbieter, die keine Angaben zur Klimabilanz ihrer Transportkette machen können, deutliche **Wettbewerbsnachteile** haben.

Grüne Logistik

- Für viele Unternehmen hat die **Umwelt- und Klimabilanz des Transports** bereits einen hohen Stellenwert
- Bedeutung hat auch während der **Wirtschaftskrise** nicht nachgelassen und wird weiter zunehmen
- Kunden erwarten **Nachweise über Emissionsreduktionen** und Bereitschaft wächst, hierfür mehr zu zahlen
- Klimafreundliche Transportdienstleistungen haben zunehmendes **Marktpotenzial**
- Die **Einbeziehung von Umweltrisiken** in das betriebliche Risiko-Management kann Kosten- und Umweltvorteile gleichzeitig sichern.

Förderung der Grünen Logistik

- **Nachhaltige Innovationen im Güterverkehr**
Forschungsvorhaben im Rahmen des „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ (2008)
- **LOTOS „Logistics towards Sustainability“**
kontinuierlicher Verbesserungsprozess entlang der Gütertransportkette, Reduzierung von Ressourcenverbräuchen und CO₂-Emissionen, Entwicklung eines Leitfadens für Übertragbarkeit auf andere Unternehmen
- **„Carbon Footprint“ in der Logistikkette**
u.a. Erarbeitung einer Berechnungsmethode für CO₂-Emissionen im Güterverkehr unter Berücksichtigung bisheriger Entwicklungen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene



Vielen Dank!