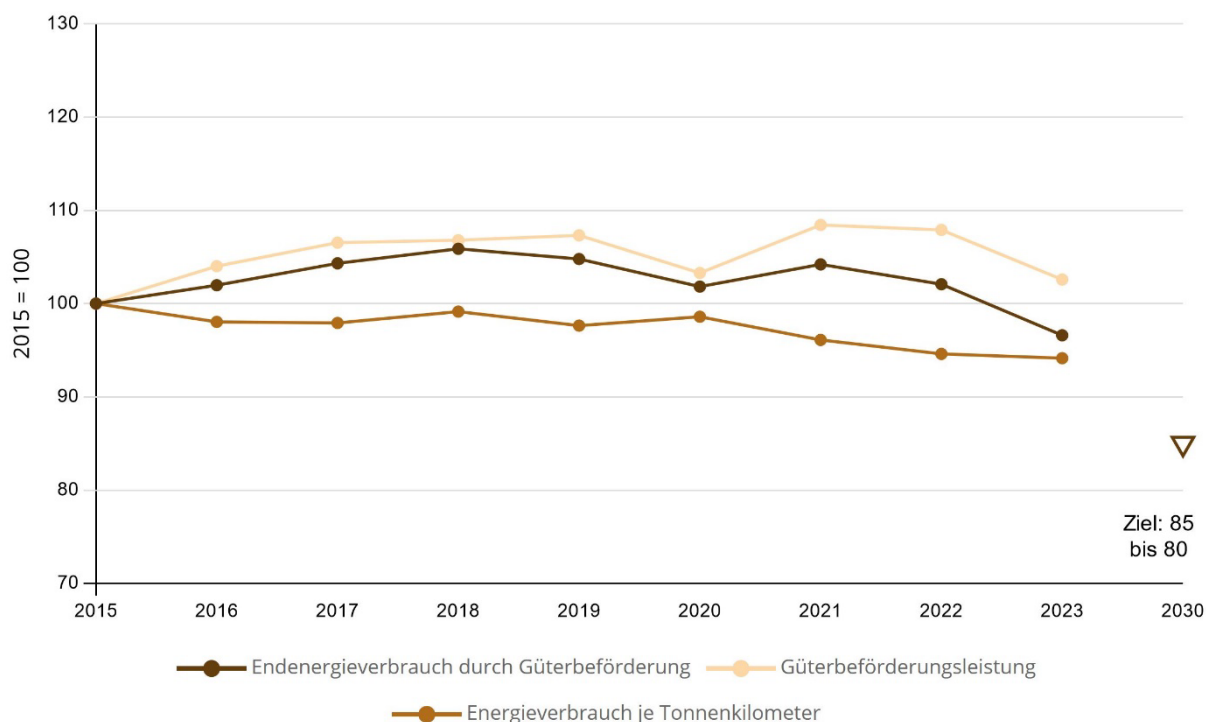




Mobilität – Mobilität sichern – Umwelt schonen

11.2.a Endenergieverbrauch im Güterverkehr

Endenergieverbrauch im Güterverkehr



Definition(en):

Güterbeförderungsleistung: Produkt aus dem Gewicht der transportierten Güter in Tonnen (t) mit der (in der Regel nur im Inland) beim Transport zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern (km).

Datenquelle(n):

Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH, Statistisches Bundesamt

Definition

Der Indikator stellt die Entwicklung des Endenergieverbrauchs für den Transport von Gütern im Inland in der Binnenschifffahrt, im Eisenbahn- und im Straßengüterverkehr im Vergleich zum Basisjahr 2015 dar.

Intention

Der Verkehr bringt eine Reihe von Problemen mit sich. So beeinträchtigen etwa Lärm und Luftschadstoffe die Lebensqualität insbesondere in Städten und verkehrsbedingte Emissionen tragen zum Klimawandel bei. Der Ausstoß von schädlichen Treibhausgasen (THG) steht in engem Zusammenhang mit der im Verkehr verbrauchten Energie.

Ziel

Senkung um 15 bis 20 % bis 2030 gegenüber 2015



Inhalt und Entwicklung

Der Indikator stellt den Endenergieverbrauch (EEV) dar, der durch den Transport von Gütern innerhalb Deutschlands entsteht. Als Endenergie gilt dabei die unmittelbar im Verkehr eingesetzte Energie – etwa in Form von Benzin oder Dieselkraftstoff.

Umwandlungsverluste bei der Herstellung der Kraftstoffe sowie mögliche Leitungsverluste werden nicht berücksichtigt. Die zugrunde liegenden Daten stammen aus der TREMOD-Datenbank (Transport Emission Model) des Instituts für Energie- und Umweltforschung (ifeu). Dieses Modell dient der Bewertung verkehrsbedingter Emissionen und erfasst den inländischen Treibstoffverbrauch – unabhängig vom Ort der Betankung. Der Luftfrachtverkehr bleibt unberücksichtigt, da sein Anteil am Gesamtaufkommen vergleichsweise gering ist. Aufgrund der definitorischen Beschränkung auf den inländischen EEV werden die Auswirkungen der zunehmenden internationalen Verflechtung der deutschen Wirtschaft im Zuge der Globalisierung nur eingeschränkt abgebildet.

Im Jahr 2023 entfielen 26,1 %¹ des gesamten verkehrsbedingten Endenergieverbrauchs auf den Güterverkehr. Erstmals lag der EEV in diesem Bereich wieder unter dem Niveau von 2015 – mit einem Rückgang um 3,4 % gegenüber dem Bezugsjahr. Das politisch festgelegte Ziel sieht eine Reduktion des EEV im Güterverkehr um 15 % bis 20 % zwischen 2015 und 2030 vor. Setzt sich die Entwicklung der letzten Berichtsjahre fort, wird dieses Ziel erreicht.

Die Güterbeförderungsleistung stellt dar, welche Menge an Gütern über welche Entfernung insgesamt transportiert wurde und basiert ebenfalls auf Daten aus der TREMOD-Datenbank. Zwischen 2015 und 2021 stieg die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer – unterbrochen von einem kurzzeitigen Rückgang im Jahr 2020 – um 8,4 %. Bis 2023 sank die Beförderungsleistung jedoch wieder ab und lag zuletzt noch 2,6 % über dem Wert von 2015.

Ergänzend zum absoluten Endenergieverbrauch wird der EEV in Relation zur Güterbeförderungsleistung dargestellt, um Aufschluss über die Energieeffizienz der Güterbeförderung zu geben. Im Jahr 2023 lag der EEV je Tonnenkilometer bei 94,1 % des Wertes von 2015 – dem niedrigsten Stand seit acht Jahren. Der EEV ist über alle Verkehrsträger hinweg gegenüber 2015 gesunken. Besonders deutlich war der Rückgang bei der Binnenschifffahrt mit einem Minus von 26,2 %. Im Straßengüterverkehr reduzierte sich der Verbrauch lediglich um 2,8 %, bei der Bahn um 1,1 %.

Art des Ziels

Ziel mit konkretem Zielwert

Bewertung

Der Endenergieverbrauch im Güterverkehr soll bis 2030 auf höchstens 85 % des Wertes von 2015 gesenkt werden.

Für Ziele ohne exakten Zielwert, sondern mit Zielintervall, wird jeweils die schwächste Zielforderung (hier: Reduzierung auf 85 % des Wertes von 2015) als mindestens zu erfüllende politisch festgelegte Zielgröße zugrunde gelegt. Der Indikator 11.2.a hat sich im

¹ Die Summe der Anteile des Güterverkehrs (Indikator 11.2.a) und des Personenverkehrs (Indikator 11.2.b) am gesamten Endenergieverbrauch im Verkehr ergibt nicht 100 %. Diese Abweichung resultiert aus unterschiedlichen Abgrenzungen: Während die Energieverbräuche im Personen- und Güterverkehr auf dem Inlandsverbrauch basieren (Quelle: TREMOD), bezieht sich der gesamte Endenergieverbrauch im Verkehr auf den Inlandsabsatz (Quelle: AG Energiebilanzen).



Durchschnitt der letzten sechs Jahre in die gewünschte Richtung entwickelt. Bei Fortsetzung dieser Entwicklung wird die Mindestanforderung von 85 % knapp erreicht. Der Indikator 11.2.a wird daher für das Jahr 2023 mit Sonne bewertet.

