

PRESSEMELDUNG

vom 23. Juni 2019

Impuls für einen verkehrsmittelübergreifenden Güterverkehr aufgreifen Zum zweiten Jahrestag des Masterplan Schienengüterverkehr

Mehr Mut und mehr Tempo bei der Neugestaltung des Gütertransports in Deutschland und Europa fordert das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) zum heutigen zweiten Jahrestag des Masterplan Schienengüterverkehr. Für den NEE-Vorsitzenden Ludolf Kerkeling hat der Masterplan nicht nur „genauso visionär wie realistisch die Modernisierung des Schienentransports formuliert, sondern auch über die Schiene als Verkehrsmittel hinaus in Logistikketten gedacht“. Denn nicht die 2018 von der Koalition umgesetzte Trassenpreisförderung oder der weiterhin schleppende Schienennetzausbau, sondern die Prozessmodernisierung bei der Schiene und die effiziente Verknüpfung von Verkehrsmitteln stünden im Vordergrund des Masterplans.

Auch habe der Masterplan-Prozess seinerzeit die Debatte um die Rolle der Schiene im Verkehrsmarkt wieder angestoßen und damit den Boden für das Verkehrsverlagerungsziel im Koalitionsvertrag bereitet. Kerkeling: „Erstaunlich schwergängig war und ist danach allerdings die Debatte mit der Arbeitsebene des Ministeriums, welche praktischen Folgen dieser Auftrag haben soll.“ Mittlerweile sei zwar von der Ministeriumsspitze mehrfach bekräftigt worden, dass man den jetzigen Schienenanteil von rund 19 auf bis zu 25 Prozent bis 2030 erhöhen wolle, aber Regierungsprogramme wie der faktisch überholte Bundesverkehrswegeplan gälten derzeit unverändert weiter. Kerkeling forderte, dass nicht nur die Bedingungen für die Schiene wie für alle Verkehrsmittel punktuell verbessert, sondern verkehrsträgerübergreifend die jeweiligen Stärken konzeptionell gebündelt werden müssten. Aus einem solchen Prozess werde die Schiene gestärkt hervor gehen, ist sich Kerkeling sicher. Vor allem Klima- und Ressourceneffizienz und das höhere Automatisierungspotenzial bei vergleichsweise geringeren Kosten sprechen für die Schiene als Rückgrat des Gütertransports der Zukunft. „Und für den Bund als Infrastrukturverantwortlichen würde das bedeuten“, so Kerkeling, „dass er nicht mehr so viel Geld für den Ausbau der Straßen für noch mehr Lkw benötigt.“

Die in dieser Woche erwarteten Regierungsentscheidungen zum Haushaltsplan 2020 seien aus Sicht der Wettbewerbsbahnen wichtige Korrekturen. Kerkeling: „Dem Vernehmen nach soll es nun doch einen mittelfristigen Aufwuchs bei den Haushaltsmitteln für den Schienennetzausbau und auch für die Technologieförderung geben.“ Verglichen mit dem ambitionierten Katalog richtiger Maßnahmen, den die Koalitionsfraktionen mit ihrem Antrag zur Bahnpolitik am Donnerstag der Regierung an die Hand geben wollen, handele es sich allerdings nur um „Trippelschritte“. Berlin müsse schneller „von Zielen zum konsistenten Handeln kommen.“

Denn zugleich würden bei der „Konzertierten Aktion Mobilität“ und rund um das geplante Klimaschutzgesetz Milliardensubventionen diskutiert, bei dem nur Kraftfahrzeugantriebe, nicht aber Konzepte auf den Prüfstand gestellt würden. Damit springe man aber bei allem Respekt für die Bedeutung der Straßenkraftfahrzeughersteller volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch vermutlich zu kurz.