

PRESSEINFORMATION

vom 19. September 2020

Europäische Klima- und Verkehrspolitik muss die Schiene in den Mittelpunkt stellen Ziele werden durch geeignete Maßnahmen und nicht durch Deklarationen erreicht

Neue Gesetzesinitiativen sind auf europäischer Ebene nach Ansicht des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) erforderlich, um die Anteile des besonders klimafreundlichen Schienenverkehrs endlich zu erhöhen.

„Wenn Ziele, Programme, Deklarationen, Pakte, Bündnisse und Weißbücher keine Änderung der Realität bewirken, liegt es wohl an den Maßnahmen.“, sagte NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger anlässlich des Jahrestages des Regierungsbeschlusses zum „Klimaschutzprogramm 2030“ der Bundesregierung (20. September) und der Vorstellung der neuen EU-Klimaziele durch Kommissionspräsidentin von der Leyen.

Der Verband der Güterbahnen wies in Berlin auf die gegenläufigen Entwicklungen hin, wonach schon 2019 in Deutschland die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und der Marktanteil des Straßengüterverkehrs gewachsen sind. Durch einen beispiellos niedrigen Dieselpreis, das schnelle Aussetzen von Vorschriften und einen massiven Preiskampf infolge von Überkapazitäten hat aktuellen Expertenschätzungen zufolge der Straßengüterverkehr trotz hervorragender Qualität des Schienenverkehrs in der Corona-Pandemie seine Vorrangstellung noch weiter ausgebaut. Westenberger: „Die Güterbahnen erholen sich zwar, aber wegen der Dominanz des Lkw ist der Güterverkehr insgesamt schon wieder als klimapolitischer Geisterfahrer unterwegs.“

Die Güterbahnen halten eine Steigerung des Schienenanteils im europäischen Güterverkehr von derzeit 18 auf 30 Prozent bis 2030 für möglich. Westenberger nannte allerdings als Voraussetzung, dass EU-Kommission und Mitgliedsstaaten die richtigen Lehren aus dem Scheitern des EU-Weißbuchs zum Verkehr von 2011 ziehen.

Der Verband hat sich in die zu Ende gehende Konsultation zur geplanten „Sustainable and Smart Mobility Strategy der EU“ eingebracht. Kern der Empfehlung ist ein Mix aus veränderten finanziellen Rahmenbedingungen sowie gezielter Infrastrukturentwicklung und Innovationsförderung. Westenberger: „Vor allem darf sich die Politik nicht verzetteln. Staatliche Mittel und Maßnahmen müssen auf quantifizierte und gemessene Ziele zur Steigerung des Schienenanteils konzentriert werden. Gegebenenfalls muss schnell nachgesteuert werden.“ Pilotprojekte, digitale Leuchttürme, Versuchsfelder und zu langwierige Migrationspläne reichen nicht.

Der Verband erneuerte seine zu Beginn des Jahres formulierte dringliche Empfehlung an die deutsche Ratspräsidentschaft, der politisch attraktiven, aber ineffizienten Strategie zur gleichzeitigen Stärkung aller Verkehrsmittel eine Absage zu erteilen. Westenberger: „Ohne viel mehr Schiene in den Transport- und Reiseketten der Zukunft sind die neuen Klimaminderungsziele der EU-Kommission nicht erreichbar.“ Gerade in der durch Corona angespannten Budgetsituation der kommenden Jahre komme es nun darauf an, durch gezielte Förderung und Entlastung der klimafreundlichen Verkehrsmittel und das in der Schweiz bewährte Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ das Ruder in der Klimapolitik herumzureißen.