

## Wer zu spät auf die Schiene setzt, den bestraft der Klimawandel

(Berlin, 09. Juni 2021) Die Bundesregierung bringt am morgigen Donnerstag ihre „Karlsruhe-Novelle“ des Klimaschutzgesetzes ins Parlament. Auch ein Klimaschutz-Sofortprogramm ist geplant. Die Initiativen sind aus Sicht der Güterbahnen ungeeignet, um beim Klimasorgenkind Verkehr und speziell beim Güterverkehr dem Auftrag des Bundesverfassungsgerichts gerecht zu werden.

„In ein „Sofortprogramm“, das seinen Namen verdient, müssen „Sofortmaßnahmen“ zur Verlagerung von Güterverkehren auf die klimafreundliche Schiene aufgenommen werden!“, fordert der Vorstandsvorsitzende des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE), Ludolf Kerkeling in Berlin. Das Bundesverfassungsgericht hatte festgestellt, dass jede CO<sub>2</sub>-Emissionsmenge, die heute zugelassen wird, die grundgesetzkonform verbleibenden Emissionsmöglichkeiten verringert und dies vor allem die Freiheitsrechte jüngerer Menschen beeinträchtigt. Allerdings sorgen weder die Gesetzesnovelle noch das als „Klimapakt“ bezeichnete Sofortprogramm 2022 des Verkehrsministeriums für kurzfristige Emissionsminderungen im Güterverkehr. Kerkeling: „Der Straßengüterverkehr ist für ein Drittel aller Verkehrsemissionen verantwortlich. Eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene wird zwar gewünscht und in Sonntagsreden als besonders wichtig hervorgehoben, allerdings bleibt davon nichts übrig, wenn man einen Blick in das Programm wirft: von 37 Maßnahmen sind nur 7 für den Verkehr und davon keine für den Schienenverkehr. Stattdessen volle Konzentration auf den Straßenverkehr.“

Kerkeling erkennt darin ein Muster: „In allen Regierungspapieren sollen es später dann neue Antriebstechnologien beim Lkw richten. Als ob sich die permanent weiter anwachsenden Lkw-Kolonnen, die sich durch Deutschland quälen, in Luft auflösen, wenn in zehn Jahren nur jeder dritte Laster mit Wasserstoff, synthetischen Kraftstoffen oder unter einer Oberleitung fahren würde. Vom Problem des hohen Subventionsbedarfs und Steuerausfällen ganz zu schweigen. Es muss schon die Frage erlaubt sein, worauf Scheuer, Schulze und Altmaier eigentlich warten? Ist der Regierung die sofort verfügbare und um den Faktor 6,5 klimafreundlichere Schienentechnologie zu unsexy? Oder wittern einflussreiche Nutzfahrzeughersteller, Zulieferer, Energiekonzerne bis hin zu Beratungsunternehmen neue Märkte und Fördermittel?“

Nach einer Verschärfung der Ziele für den Verkehrssektor, die in der Novelle verankert ist, wird das Wie entscheidend. Die Güterbahnen haben hierzu Regierung und Parlamentsfraktionen einen kurzfristig einsetzbaren [Maßnahmenkatalog](#) vorgestellt, der bisher allerdings keinen Niederschlag fand.

- Hierzu zählt, dass die DB Netz mit der Ausarbeitung eines „Sofortprogramms Zusätzliche Schieneninfrastruktur“ beauftragt wird. Bislang sind die Bemühungen um mehr Schieneninfrastruktur zu unverbindlich und zu langsam. Das Programm muss noch in dieser Legislatur gestartet werden.
- Auch Lkw-Sattelaufleger (Trailer) kranbar zu machen, ist eine wirkungsvolle Sofortmaßnahme. Damit wäre ein Wechsel auf den Güterzug im Hauptlauf möglich und die Vision, dass ein reiner Straßentransport über mehr als 250 Kilometer zur Rarität wird, schneller erreichbar.
- Die Ausweitung der Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen würde eine Verlagerung auf die Schiene unterstützen, ebenso wie eine grundsätzliche Pflicht, neue Gewerbegebiete ans Schienennetz anzuschließen.

- Auch ein Moratorium beim Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen und der Stopp der Vorbereitungen eines herkömmlich aufgestellten nächsten Bundesverkehrswegeplans sollte lieber heute als morgen erfolgen. Das wäre der erste Anwendungsfall des von den Güterbahnen positiv bewerteten neuen § 13 im Klimaschutzgesetz. Demnach muss der Bund künftig bei „Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen“ die nationalen Klimaziele berücksichtigen. Die Güterbahnen erwartet dadurch eine klare Priorität für Schieneninvestitionen.

Der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr soll nach den Plänen der Bundesregierung bis 2030 von aktuell 18 % auf 25 % anwachsen. Die Güterbahnen signalisieren jedoch, dass bis 2035 sogar 35 % machbar wären. Was fehlt, sind die richtigen Rahmenbedingungen für eine Verlagerung auf die Schiene und vor allem der politische Wille, nicht immer wieder für die Schiene dringende Investitionsmittel in den Straßenverkehr zu geben und damit in den Wettbewerb einzugreifen. Das Sofortprogramm des Verkehrsministeriums ist leider ein weiterer Grund zur Klage: demnach sollen 8 Milliarden Euro für Investitionen zur Förderung des Pkw-Verkehrs ausgegeben und das ITT-Abwrackprogramm für Lkw fortgeführt werden, obwohl nicht alle Gelder abgerufen wurden.

Kerkeling abschließend: „Insgesamt sind das sehr widersprüchliche Vorgehensweisen. Man bekommt den Eindruck, alle packen wie früher in der Schule schon fünf Minuten vor Unterrichtsschluss ihre Sachen ein. Die Legislatur ist aber noch nicht vorbei. Das Machbare sollte noch angeschoben werden. Ansonsten hoffen wir, dass die kommende Regierung weniger stiefmütterlich mit dem Schienengüterverkehr umgehen wird.“

Hintergrundinformationen zum Klimaschutzgesetz, zum Sofortprogramm und zur Relevanz für die Klimaschutzziele finden Sie [hier](#) in einem Dossier auf der Webseite des Verbandes.

Pressekontakt: Peter Westenberger, mobil: + 49 170 485 486 4, E-Mail: [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)