

4 Schritte für ein Halleluja - Güterbahnen fordern Verkehrsminister Scheuer auf, konkret zu werden

(Berlin, 20. Mai 2021) Auch zwei Wochen nach dem wegweisenden Urteil des Bundesverfassungsgerichts, das Klimaschutzgesetz nachzubessern, bleibt das Verkehrsministerium beim Güterverkehr Antworten schuldig.

„Speziell im Verkehr nimmt die Klimaschutzdebatte gerade absurde Züge an“, sagt Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) in Berlin. „Dieses Jahr müssen im Personen- und Güterverkehr zwei Millionen Tonnen Treibhausgas eingespart werden, 2022 weitere sechs, im Jahr 2030 sogar 62 Millionen Tonnen gegenüber heute. Das sind Minus 40 Prozent. Beim „Wie“ wird herumgeschwurbelt, finanzielle Themen werden nur in abstrakten Formulierungen angesprochen. Wer konkrete Änderungsvorschläge macht, wird attackiert. Sollen die nötigen Veränderungen geschehen, ohne dass sich etwas ändert?“

Enttäuscht zeigte sich der NEE-Vorstandsvorsitzende, dass Verkehrsminister Scheuer gegenüber Öffentlichkeit und Parlament bisher nur zwei schwach wirkende Zusatzmaßnahmen zur stärkeren Förderung des klimafreundlichen Schienengüterverkehrs „ventiliert hat, von denen wiederum eine nach der Logik des Ministeriums schon in den 2020 veröffentlichten BMVI-Übersichten zum nun verworfenen Klimaschutzgesetz enthalten war“, so Kerkeling. Bei den zwölf großen Eisenbahninfrastrukturvorhaben, die vom BMVI zu „Verkehrsprojekten Deutscher Klimapakt“ aufgepeppt wurden, handelt es sich nämlich um altbekannte, wichtige und dennoch teils über Jahrzehnte vom Ministerium verschleppte Planungen. Sie waren schon vor zwei Jahren vom „Zukunftsbündnis Schiene“ mit Priorität versehen worden. Ihr Beitrag zur kurz- und mittelfristig notwendigen Emissionsminderung durch Verkehrsverlagerung ist aber ebenso gering wie die zweite zusätzliche Maßnahme, finanzielle Nachschüsse für digitale Leit- und Sicherungstechnik an den Strecken zur Verfügung zu stellen.

Weiterhin setzt das Ministerium stetig auf alternative, grüne Antriebe für Lkw, die noch nicht verfügbar sind und deutlich teurer als der Dieselantrieb sein werden. Kerkeling: „Die Klimapolitik steht unter hohem Zeitdruck. Deshalb muss die Verkehrspolitik vor allem damit arbeiten, was schon da ist und das ist der ausbaufähige Schienengüterverkehr.“

Das NEE hat darum Verkehrsminister Scheuer vier Schwerpunkte in einem ausführlicheren Papier vorgestellt, die für die Emissionsminderung substanzielle Beiträge leisten können. Kerkeling: „Herr Scheuer muss den industriellen Verladern eine klare Botschaft vermitteln: Setzt auf die saubere Schiene, wie es die Bundesregierung tut.“

1. **Subventionsabbau und CO₂-Bepreisung beim Straßengüterverkehr anpassen:** Der Preis ist ein maßgebliches Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr. Der Straßengüterverkehr wird durch das Dieselsteuerprivileg, die Beschränkung der Maut auf Fernstraßen und auch ein zu niedriges Kontrollniveau indirekt gefördert. Die seit Januar erhobene CO₂-Abgabe liegt mit 25 Euro/Tonne (2022: 30 Euro/Tonne) deutlich zu niedrig, um klimapolitisch zu wirken und ist von der vom Umweltbundesamt und

Wissenschaftler:innen für notwendig erachteten Höhe von 180 - 200 Euro/Tonne CO₂ weit entfernt.

2. **Schiene entlasten:** Das logische Gegenstück auf dem Weg zu kostengerechtem Güterverkehr ist, die Schiene von hohen klimapolitisch motivierten Abgaben zu entlasten, die beim Straßengüterverkehr gar nicht anfallen. Im Schienengüterverkehr sind das die Stromsteuer, Emissionshandelskosten für den Bahnstrom, die EEG-Umlage und hohe Netznutzungsentgelte zur Finanzierung der Stromwende.
3. **Infrastrukturpolitik sofort komplett neu ausrichten:** Der bisherige Bundesverkehrswegeplan muss ausgesetzt werden. Eine in der geplanten Klimaschutzgesetz-Novelle enthaltene neue Vorschrift (§ 13) verlangt, dass alle Bundesprogramme klimafreundliche Alternativen bevorzugen. Das Bundesfernstraßennetz noch weiter auszubauen, widerspricht dem Klimaziel, die Schiene zu stärken. Umgekehrt wird ein „Sofortprogramm Zusätzliche Schieneninfrastruktur“ benötigt, in dem vor allem kleinere Maßnahmen schnell die Schienenkapazitäten des bestehenden Netzes erhöhen.
4. **Technologie:** Sehr schnell können Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden, wenn der Lkw-Sattelaufleger (Trailer) im Hauptlauf auf der Schiene transportiert wird. Das scheitert in den meisten Fällen daran, dass Trailer nicht „kranbar“ konstruiert werden. Durch ein schnelles Nachrüstförderprogramm können kurzfristig viele - und durch eine rechtsverbindliche Vorgabe für den Neubau mittelfristig noch deutlich mehr - Lkw-Fahrten auf die Schiene gebracht werden.

Das Papier mit 27 Einzelmaßnahmen hängt dieser Presseinformation an.

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