

20. Mai 2021

## **Zusätzliche Maßnahmen, mit denen die Klimaschutz-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im Güterverkehr umgesetzt werden kann**

Das Bundeskabinett hat auf den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts, das Bundes-Klimaschutzgesetz für verfassungswidrig zu erklären und Nachbesserungen bis Ende 2022 zu fordern, schnell einen Entwurf für eine Novelle vorgelegt, die noch in dieser Legislaturperiode beschlossen werden soll.

Der Gesetzentwurf enthält keine konkreten Maßnahmen, wie die verschärften Ziele erreicht werden sollen. Die folgenden Maßnahmenvorschläge sollen helfen, das parallel angekündigte „Klimapaket“ zu untersetzen.

Sie sind daher unterteilt in Maßnahmen, die die derzeitige Bundesregierung bzw. Regierungsmehrheit im Bundestag noch in den verbleibenden beiden Monaten der Legislaturperiode beschließen könnte (A) und Maßnahmen für die kommende Legislaturperiode (B):

### **Kurzfristige Maßnahmen noch in dieser Legislaturperiode:**

A 1: Sofortiger Stopp der Vorbereitung eines nächsten herkömmlichen Bundesverkehrswegeplans im Verkehrsministerium und Entwicklung einer Methodik für die Infrastrukturplanung, mit der die mittel- und langfristigen Klimaschutzziele erreicht werden können.

A 2: Vorbereitung einer Überprüfung des laufenden Bundesverkehrswegeplans durch ein Moratorium für bevorstehende Planfeststellungsbeschlüsse und Vergaben für kapazitätserweiternde Fernstraßenplanungen.

A 3: Beginn des Abbaus des Dieselsteuerprivilegs (z.Zt. 18,4 Cent/Liter Diesel) und Gespräche mit Nachbarstaaten mit niedrigeren Dieselpreisen (A, PL, CZ, I) zwecks Harmonisierung.

A 4: Entlastung der Schiene durch einen – zunächst ersten - Schritt zur Reduzierung der Vierfachbelastung aus Stromsteuer, EEG-Umlage, EE-bedingten Netznutzungsentgelten und Kosten aus dem Emissionshandel.

A 5: Anpassung des Deutschen Aufbau- und Resilienzplans, z.B. zur Aufnahme der Förderung von ETCS-Geräten in Schienenfahrzeugen.

A 6: Verzicht auf die Ausweitung des mit überlangen Lkw befahrbaren Straßennetzes (vorliegender Entwurf der „11. Überlängen-VO“).

A 7: Auftrag an die DB Netz AG zur Ausarbeitung eines „Sofortprogramms Zusätzliche Schieneninfrastruktur“, mit dem die Umsetzung der folgenden Vorhaben im Vergleich zur bisherigen Entwicklung deutlich beschleunigt wird: Planfestgestellte Neu- und Ausbaumaßnahmen, Bypässe in gem. § 55 ERegG „überlasteten Schienenwegen“, „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ zur Steigerung der Kapazität im bestehenden Netz, Elektrifizierungslücken beseitigen, geothermisch beheizte Weichen, Streckenreaktivierungen, Verladepunkte modernisieren, nichtbundeseigene Schienenstrecken modernisieren, IT-Systeme der DB Netz modernisieren, Förderung des ETCS-Einsatzes auch bei Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Zuschüsse oder Trassenpreisvorteile, beschleunigte Umrüstung auf digitale Stellwerke, Ausbau des automatischen Monitorings von Zügen entlang der Infrastruktur, Einsatz längerer Güterzüge auf ausgewählten Strecken.

A 8: Verschiebung der Prämissen im Kabinettsentwurf des Bundeshaushalts 2022 zu Gunsten der Schiene, z.B.: Der Hochlauf der Mittel für Neu- und Ausbau von Schienenwegen muss steiler (bisher nur von 1,6 Mrd. Euro im Jahr 2021, auf 1,9 Mrd. Euro in 2022 und auf 2,0 Mrd. Euro im Jahr 2023 und 2024) sein als bisher geplant; Anhebung der Mittel für das „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“ auf die ursprünglich vorgesehene Höhe (100 Mio. Euro pro Jahr); vollständige Förderung des Austausches von GSM-R Funkgeräten zur rechtzeitigen Freigabe von Frequenzen für die Mobilfunkversorgung; Verzicht auf ausschließlich Eisenbahnen betreffende Gebührenerhebungen, Trassenpreisförderung auch auf den Strecken von nichtbundeseigenen Bahnen, Geltung der Anlagenpreisförderung wie ursprünglich vorgesehen für alle Anlagen wie Abstellgleise, Verzicht auf eine aus Infrastruktureinnahmen erzielte Dividende der DB AG.

A 9: Auftrag zur Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes für die Errichtung eines Schieneninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild, mit dem die Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur über einen relevanten Zeitraum (z.B. bis 2035) und sowohl ausgaben-, als auch einnahmenseitig verbindlich durch ein Gesetz gesichert werden kann.

A 10: Auftrag zur Entwicklung einer internationalen Schienenverkehrsstrategie der Bundesregierung zur einheitlichen Verfolgung gleicher politischer Ziele in Deutschland selbst, der EU (insb. Abgleich mit dem Green Deal, der EU-Mobilitätsstrategie sowie anstehenden Vorhaben wie TEN-T-/Güterverkehrskorridormanagement) sowie mit den weiteren europäischen, asiatischen und afrikanischen Staaten in kurz-, mittel- und langfristiger zeitlicher Perspektive.

A 11: Eigenständige Förderung der Beschaffung kranbarer Sattelaufleger ohne Erfordernis, auch eine neue Zugmaschine zu erwerben.

A 12: Unterstützung der Schienenbranche bei der Schaffung von Ausbildungskapazitäten und der Durchführung von Ausbildung.

## In der kommenden Legislaturperiode sollten die folgenden Maßnahmen ergriffen werden:

B 1: Fixierung einer mit EU, Ländern und Kommunen abgestimmten Infrastrukturstrategie, die auf eine Parallelförderung der Verkehrsträger verzichtet und die Schiene als Rückgrat in den Mittelpunkt stellt. Verzicht auf den Ausbau von Kapazität im Bundesfernstraßennetz und schnelle qualifizierte Beendigung der laufenden Vorhaben. Verankerung des Deutschlandtakt-Grundprinzips (fahrplanbasierte Infrastrukturentwicklung) und einer wirkungsvollen, wettbewerbsfreundlichen Zusammenarbeit der Beteiligten im Inland und auf europäischer Ebene in einem eigenen Deutschlandtakt-Gesetz.

B 2: Start eines – möglichst durch die EU-Kommission oder eine andere supranationale Organisation (z.B. OECD, ISO) gesteuerten Prozesses zur Weiterentwicklung der Ladeeinheiten-Standardisierung („unterhalb“ bekannter Container/Wechselaufbauten/Trailer) zur Sicherung einer durchgängigen, automatisierten/automatisierbaren internationalen Lieferkette mit der Schiene als Rückgrat. Vorgezogen: EU-Initiative zur ordnungsrechtlichen Vorgabe, dass neu in Verkehr gebrachte Trailer kranbar sein müssen, um den kombinierten Verkehr zu stärken.

B 3: Gewährleistung einer zeitnahen Steigerung der CO<sub>2</sub>-Kosten für die Nutzung fossiler Treibstoffe im Landverkehr (aus Steuern und/oder der CO<sub>2</sub>-Abgabe), mit denen die Verlagerung von Verkehren und die Markteinführung klimafreundlicher Antriebe im technologieoffenen Wettbewerb die klimaschutzpolitisch notwendige Dynamik erreichen – um die Etablierung neuer Dauersubventionen zu vermeiden. Die laut KSG im Jahr 2025 erreichten 55,- Euro/Tonne CO<sub>2</sub> liegen fernab der vom Umweltbundesamt und Wissenschaftlern benannten Zielwerte (180 bis über 200 Euro/Tonne CO<sub>2</sub>). Prüfung, ob die genannten Ziele stattdessen durch ein noch in einem frühen Diskussionsstadium befindliches europaweites Emissionshandelssystem ebenfalls erreicht werden könnten.

B 4: Anpassung der EU-Wegekostenrichtlinie an die Klimaschutzziele der EU und Deutschlands, Orientierung für die Höhe der künftigen Lkw-Maut gibt die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe der Schweiz. Einführung der Lkw-Bemautung auf dem gesamten Straßennetz und Ausdehnung auf alle Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Kein Verzicht auf die Mauterhebung bei klimafreundlich angetriebenen Straßenfahrzeugen. Bei der angekündigten CO<sub>2</sub>-basierten Mautspreizung keine Anrechnung der erhobenen CO<sub>2</sub>-Abgabe und Stopp der Mautbefreiung von gasbetriebenen Lkw.

B 5: Etablierung einer verkehrsmittelübergreifenden und an den Klimaschutzziele orientierten Finanzierungsstrategie für die Verkehrsinfrastruktur (grundsätzlich nach dem in der Schweiz angewandten Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“) anstelle der verkehrsmittelinternen sog. „Finanzierungskreisläufe“.

B 6: Deutliche Beschleunigung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur sowie der Nachelektrifizierung und der Lärmsanierung des bestehenden Netzes durch Bereitstellung zusätzlicher Planungs-, Dialog- und Behördenkapazitäten (z.B. auch durch Verlagerung aus dem Straßenbau), zusätzliche Bundesmittel (s. Maßnahmen A.2 und B 1).

B 7: Einrichtung einer Expertenkommission zur Ermittlung des konkreten Handlungsbedarfs für die Bahnreform II und die Neuorganisation der behördlichen Aufgaben (ähnlich dem Schweizer „Bundesamt für Verkehr“) im Eisenbahnwesen. Grundlegende Überarbeitung des Eisenbahnregulierungsrechts.

B 8: Entwicklung eines Konzepts mit den kommunalen Spitzenverbänden und dem verladenden Gewerbe zur deutlichen Steigerung der Anteile der Schiene im Gütertransport zu/von Städten. Sicherung von Flächen für die Umladevorgänge in intermodalen Lieferketten und auch für die Fahrzeugabstellung. Verschärfung der raumordnerischen und bauplanungsrechtlichen Anforderungen, um eine schienen-nahe Lage von neuen Gewerbegebieten und einen nur im Ausnahmefall entbehrlichen Anschluss an das Schienennetz gesetzlich zu fixieren.

B 9: Erarbeitung eines Konzepts, wie die Bahnstromerzeugung aus den Kohlekraftwerken Schkopau, Mannheim und Datteln IV früher als bisher vorgesehen beendet und die Errichtung direkt und indirekt einspeisender Stromerzeugungsanlagen und -speicher für die schnelle weitere Reduktion der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen für alle Bahnstromkunden erreicht werden kann.

B 10: Am Stromverbrauch orientierte Betriebskostenzuschüsse zur Förderung von Zweikraftantrieben bei Schienenfahrzeugen, so lange Kostennachteile in der Beschaffung überwiegen, um den verbliebenen Dieselanteil schnell zu senken.

B 11: Priorisierung der Schiene und intermodaler Transporte bei der Finanzierung von Forschung und Entwicklung durch den Bund: Schwerpunkte bei der Automatisierung des Eisenbahnbetriebs vor allem auf kurzen Strecken, beim Rangieren, der Zugbildung und bei der Verladung, bei innovativen Güterwagen und bei Fahrzeugtechnologien, z.B. bei der Wagendiagnostik, der digitalen automatischen Kupplung insb. Förderung alternativer Verkehrskonzepte von Betrieben und Kommunen. Höhere finanzielle Ausstattung des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung.

B 12: Entwicklung eines Konzeptes für die ordnungsrechtliche Privilegierung von elektromobilen und emissionsarmen/-freien Straßenfahrzeugen im Vor- und Nachlauf intermodaler Transporte.

B 13: Aufhebung der unwirksamen Förderrichtlinie Energieeffizienz und Verwendung der eingesparten Mittel für eine zeitlich befristete Abwrackprämie oder ggf. Nachrüstung älterer Schienenfahrzeuge.

B 14: Auftrag für ein Konzept zur Entbürokratisierung des Eisenbahnbetriebs und -ausbaus ohne Abstriche am Sicherheits- und Umweltniveau, Orientierung an akzeptierten Standards im Straßenverkehr.

B 15: Umfang der Kontrollen der Tarif-, Arbeits- und Sozialvorschriften im gesamten Güterverkehrssektor harmonisieren.