

Verkehrsverlagerung auf die Schiene – wird auch die Ampel wortbrüchig?

(Berlin, 17. März 2022) Im Klimaschutzgesetz der großen Koalition vom Juni 2021 wurden die Klimaschutzziele verschärft. Es wurden Maximalwerte für Treibhausgasemissionen beschlossen, deren Einhaltung die Aufgabe der jeweiligen Ressorts der Regierung ist. Das Bundesverfassungsgericht hatte die Verschärfung ausgelöst und wird womöglich prüfen, ob die Verschärfung ausreicht. Der Verkehrssektor hat sein Ziel schon 2021 gerissen. Maßgeblicher Verursacher ist der Anstieg im Straßengüterverkehr. Das grün geführte Bundeswirtschaftsministerium erklärt nun, dass es die Überschreitung akzeptiert und offenbar auch das in § 8 vorgeschriebene Sofortprogramm nicht kommen muss. Zunächst müsse es „strukturelle Veränderungen“ geben.

„Wir würden gerne von den Ministern Habeck und Wissing wissen, warum die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene nicht endlich Gegenstand des Regierungshandelns wird? Es gibt zwar ein Verlagerungsziel im Vertrag der Ampelkoalition, aber wie seit vielen Jahren unternimmt die Realpolitik nichts zur Realisierung“, kritisiert Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen.

Aktuell häuft es sich, dass die Regierung sich gegen die Schiene und damit gegen den Klimaschutz entscheidet:

- Die Absage an die Klimaschutzziele bedeutet ein „Weiter so“ für mehr Straßengüterverkehr, während die Schiene seit 2019 rückläufige Marktanteile wegen der starken wirtschaftlichen Konkurrenz des Lkw verkraften muss.
- Der gestern vorgestellte Entwurf zum Bundeshaushalt unterscheidet sich kaum von dem der Vorgängerregierung. Änderungen mussten die Güterbahnen mit der Lupe suchen. Vor allem die notwendigen Infrastrukturinvestitionen würden weiterhin auf sich warten lassen, wenn dieser Plan vom Bundestag bestätigt würde.
- Die Debatte um Tankzuschüsse zeigt eindrucksvoll, wo der Fokus bei der Verkehrspolitik liegt: Subventionen, die die Position des Straßengüterverkehrs weiter stärken würden, werden unter dem Vorwand des sozialen Ausgleichs geführt. Dass die wesentlich stärker gestiegenen Bahnstrompreise die Güterbahnen im Wettbewerbs schwächen und auch manche Unternehmen in existenzielle Schwierigkeiten bringen, haben die beiden Ministerien bisher nicht anerkannt oder sie dazu gebracht, über wettbewerbsneutrale Hilfen für den Güterverkehr nachzudenken.

Westenberger: „Für uns ist momentan kein Unterschied zur Vorgängerregierung erkennbar. Keine Reaktionen, nur Verwaltung des Status Quo. Das Frustrationslevel ist hoch, nachdem der Koalitionsvertrag scheinbar einige gute Punkte für den Güterverkehr auf der Straße bereithielt.“

Etwa 650.0000 Tonnen CO₂-Einsparung pro Jahr ließe sich durch jedes Prozent Verkehrsverlagerung auf die Schiene im Güterverkehr erreichen. „Wir können nur hoffen, dass die Regierung den Ernst der Lage doch noch anerkennt – und dann endlich handelt“, schließt Westenberger.

Die aktuellen Veröffentlichungen der Güterbahnen zum Thema Bahnstrom finden Sie [hier](#).