

Herrn
Staatssekretär Hartmut Höppner
Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Per E-Mail: hartmut.hoepfner@bmdv.bund.de

Berlin, 04. Mai 2023

Infrastrukturdialog und Verkehrsprognosen

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Höppner,

im Vorfeld der zweiten Veranstaltung des „Infrastrukturdialogs“ würden wir Ihnen gerne unsere Einschätzung der Ausgangslage übermitteln.

Die GÜTERBAHNEN-Branche hatte den Vertrag der Ampel-Koalition so interpretiert, dass Ankündigungen zur Stärkung der Schiene im Güterverkehrsmarkt erstmals zielbasiert und zugleich mit vielen schon dort hinterlegten Maßnahmen angegangen werden sollen.

Das korrespondiert mit der Entwicklung in der Wirtschaft: Transportverlagerung von der Straße auf die Schiene oder das Binnenschiff hat als Instrument zur Verbesserung der Klimabilanz nach den Aussagen unserer Mitgliedsunternehmen seit den Beschlüssen zum Klimaschutzprogramm 2030, dem Klimaschutzplan 2050 und dem Klimaschutzgesetz zu einem spürbar höheren Interesse nach Schienentransporten aus dem verladenden Gewerbe geführt.

Im ersten, vom Ukraine-Krieg stark geprägten Regierungsjahr wurden keine politischen oder rechtlichen Maßnahmen ergriffen, um Engpässe und Restriktionen – Infrastruktur, Wettbewerbsbedingungen, Innovationsförderung, Bahnreform – einer intermodal konzipierten Güterverkehrspolitik mit der Schiene als Rückgrat den Weg zu bahnen. Mit dem Entwurf der Lkw-Maut-Novelle wurde nun erstmalig ein wichtiger systemischer Schritt in die Diskussion gebracht.

Zugleich wurden seit der Auftaktveranstaltung des Infrastrukturdialogs im Dezember vor allem im Kontext der Beschleunigungsdebatte über zahlreiche Äußerungen von Vertretern der Leitungsebene, die Pressekonferenz von Herrn Bundesminister Wissing am 03. März bis zu den vorab versandten Unterlagen zwei Thesen verbreitet, von denen die ersten die Infrastrukturpolitik des Bundes seit Jahrzehnten bestimmt:

- Der Güterverkehr wächst immer weiter, die Straße trägt die Hauptlast, eine Änderung des Modal split ist nicht zu erwarten
- Politik kann an all dem nichts ändern

Begründet werden diese Thesen besonders mit den Prämissen und Ergebnissen der Prognosen für BPÜ, BVWMP 2040 und für das Jahr 2051 (Gleitende Langzeit-Verkehrsprognose).

Die Prognose ist unseres Erachtens nicht geeignet, mittel- und langfristige Entwicklungen präzise vorherzusagen. Unter den Prämissen bis/für 2040 finden sich schon jetzt oder bald von der Realität überholte Annahmen: etwa keine Knappheiten bei Lkw-Fahrern, ein CO₂-Tonnenpreis von nur 120 US-Dollar im Kraftstoff, unveränderte Wasserstände auch in frei fließenden Flüssen und nicht mehr Naturkatastrophen als heute. Das Potenzial des Kombinierten Verkehrs wird unterschätzt, die trotz Gutartenveränderung auch künftig hohe Bedeutung von Massengütern wegdefiniert.

Die Prognose allein erbringt auch keinen Beweis, dass eine politisch gewollte Veränderung unmöglich wäre (sie sollte ja auch noch ein Modul „Alternativer Weg“ bekommen). Denn es ist ja auch umgekehrt: wie in einem Unternehmen können auch in der Politik neue Ziele nur durch verändertes Handeln erreicht werden. Ein Beispiel: Verkehrsverlagerung ist natürlich kein Selbstzweck, sondern sie dient der Entlastung von Klima und Umwelt. Verlagerung wird u.a. erschwert, weil Bund und DB den Schienennetzausbau auf minimalem Niveau laufen lassen. Der Ausbau wird u.a. erschwert, weil die besagte Prognose der Schiene ein unterdurchschnittliches Wachstum bescheinigt, das viele Projekte an mangelndem Nutzen scheitern lassen würde.

Das Ministerium scheint zurzeit einzig die Verkehrspolitik als im Kern unbeeinflussbar darstellen zu wollen. Uns drängt sich vielmehr der Eindruck auf, dass es am Willen mangelt, Veränderung im Sinne der politischen Ziele zu organisieren.

Zusammengefasst wünschen wir uns, dass ein Ruck durch das Haus geht. Die GÜTERBAHNEN bieten Wirtschaft und Gesellschaft besonders klimafreundliche, sichere und fair organisierte Transportlösungen an und wollen wachsen. Wir wollen, dass auch bei der für die Verkehrsmittelwahl bedeutsamen Infrastrukturpolitik das Wachstum der Schiene ermöglicht wird und dafür Prioritäten – planerisch, rechtlich, finanziell - gesetzt werden, die an die Stelle einer schwachen Prognose das Zielbild der Ampelpolitik umsetzt.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer