

Berlin, 29. März 2023

Es gibt nur eine Klimaautobahn - den kombinierten Verkehr **GÜTERBAHNEN starten "Digitales Mahnmal" für die Beschleunigungskommission** **Schiene**

Mit der Schwächung der gesetzlichen Klimaschutzziele im Verkehr kommt der künftigen Infrastrukturgesellschaft der Schiene nach dem Koalitions-Kompromiss die überragende Verantwortung für Treibhausgasminderungen im gesamten Verkehrssektor zu. Verkehrsministerium und DB müssen deswegen jetzt viel schneller werden.

Die Ampel will künftig erfreulicherweise Milliarden aus einem neuen CO₂-Teilbeitrag der Lkw-Maut der Schiene zur Verfügung stellen. Diese müssen aber schnell in *effektive* Kapazitätssteigerungen umgesetzt werden, sonst kann die vor überfüllten Gleisen stehende wachsende Nachfrage im Güterverkehr nicht „abgefahren“ werden, ohne den Personenverkehr zu behindern. Bei jedem Lkw-Transport, der auf die Schiene verlagert wird, werden 85 Prozent CO₂ eingespart.

Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender der GÜTERBAHNEN, begrüßte, dass die Ampel das Markanteilsziel von 25 Prozent Schiene im Güterverkehr bis 2030 bekräftigt und zur Richtschnur gemacht hat. Kerkeling beklagte in diesem Zusammenhang jedoch mangelnde Transparenz: „Selbst wir als Nutzer und Kunden der DB-Infrastruktur wissen nicht, welche Maßnahmen die DB mit den von der Koalition bewilligten 45 Milliarden Euro bis 2027 umsetzen will. Wir benötigen einen schnelleren güterverkehrsorientierten Zubau von Gleisen und Verladeeinrichtungen als bisher – und zwar neben der Sanierung des Bestandsnetzes.“ Das betrifft auch das Bundesverkehrsministerium. Kerkeling: „Die Uhr für die Errichtung der gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft und eines leistungsfähigen Kontrollapparats tickt immer lauter. Beim hoch defizitären DB-Konzern einfach das Eigenkapital um zig Milliarden Euro zu erhöhen, ohne strukturell etwas zu verbessern, wäre fahrlässig und naiv.“

Kerkeling verlangte weiterhin, dass die von den politischen Zielen weit entfernte Langzeit-Verkehrsprognose bis 2051 sofort aus dem Verkehr gezogen wird. Die Maßnahmen, mit denen das 25-Prozent-Ziel erreicht werden soll, müssen gerade angesichts der „bunten Tüte“ von neuen Vorhaben des Koalitionsausschusses quantifiziert und priorisiert werden. Allgemeine Absichtserklärungen gibt es schon zu viele.

Der GÜTERBAHNEN-Chef begrüßt, dass der Koalitionsausschuss eine stärkere planungsrechtlich relevante Rechtfertigung für die schon im Bundesschienenwegeausbaugesetz von 2016 festgelegten Top-Projekte gesetzlich verankern will. Allerdings soll offensichtlich auch die umstrittene Beschleunigung des Straßenneubaus in einem neuen Gesetz, dem „Genehmigungsbeschleunigungsgesetz Verkehr“, mitgeregelt werden. Damit wird weiterhin keine Priorität auf die Schiene gelegt. Die absehbar kontroverse Gesetzgebung könnte außerdem die an sich unstrittige Beschleunigung der Schiene weiter aufhalten –

wie bereits in den vergangenen Monaten. Kerkeling: „Das Elend des Ausbaukomas liegt nicht in der rechtlichen Begründung des Bedarfs. Das Hauptproblem liegt nach unserer Einschätzung in den zu langsamen Abläufen bei der Planung, Genehmigung und gerichtlichen Überprüfung. Es ist kein gutes Zeichen, dass der Koalitionsausschuss kein Wort über die seit Dezember vorliegenden 70 konkreten Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene verloren hat.“ Kerkeling kündigte an, dass man ab dem kommenden Montag an zwei Tagen in jeder Woche je einen Vorschlag der Beschleunigungskommission Schiene als digitales Mahnmal online vorstellen wird.

Abschließend sprach Kerkeling der Logistik-Branche seinen Dank und Respekt für die besonnene Reaktion auf den Beschluss zur Erhöhung der Maut aus. Kerkeling: „Spediteure haben den intermodalen Ansatz gesehen und begrüßt. Natürlich wird auf der Straße auch 2030 der größte Teil des Güterverkehrs abgewickelt werden – aber ohne die Schiene erstickt das Straßensystem an seinem eigenen Erfolg. Der stagnierende Kraftstoffpreis und ausentwickelte Dieselmotoren lassen CO₂-freien Antrieben für schwere Lkw keine Marktchance. Die Wirtschaftlichkeitslücke durch Subventionen dauerhaft zu schließen, ist unfinanzierbar. In dieser Situationen wünsche ich mir, dass auf Panikmache bei den Verbraucher:innen zu den Kostenwirkungen einer höheren Maut verzichtet wird. Eine Maut-Verdoppelung führt bei einer Flasche Bier, die von München nach Hamburg vielleicht auch in Zukunft mit dem Lkw transportiert wird, zu einer Kostensteigerung von 0,8 Cent. Das merkt an der Kasse kein Mensch. Für eine nachhaltige Logistik war der gestrige Beschluss des Koalitionsausschusses ein großer Meilenstein.“