



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Friedrichstraße 186 | 10117 Berlin

Bundeskanzleramt  
Herrn Bundesminister Peter Altmaier  
Willy-Brandt-Straße 1  
10557 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Friedrichstraße 186 | D-10117 Berlin  
Tel +49 030 531491470  
Fax +49 030 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Berlin, 17.03.2016

## Verkehrsverlagerungsziel der Bundesregierung

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. vertritt die Interessen von Wettbewerbsunternehmen zur Deutschen Bahn AG mit Schwerpunkt im Schienengüterverkehr. Der Anteil der von den Wettbewerbsbahnen im inländischen Schienengüterverkehr erbrachten Verkehrsleistung ist im vergangenen Jahr auf 36 Prozent angestiegen. Die Unternehmen setzten 2014 etwa 1,4 Milliarden Euro pro Jahr um und haben rund 4.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Erlauben Sie uns, unserer Sorge Ausdruck zu verleihen, dass die Bundespolitik in symbolhafter Weise ein ebenso langjährig kommuniziertes wie politisch bedeutsames Ziel aufgeben könnte. Ein gleichlautendes Schreiben haben wir auch an Frau Bundesministerin Dr. Barbara Hendricks und Herrn Bundesminister Alexander Dobrindt gerichtet.

In zeitlich sehr nahem Umfeld zur kommenden Bundestagswahl wird es 50 Jahre her sein, dass Bundesverkehrsminister Georg Leber die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene zum politischen Programm erhob – und schon damals in der parlamentarischen Umsetzung seiner Vorschläge zahlreiche und substanzielle Abstriche hinnehmen musste.

Zahlreiche Partei-, Regierungs- und Verbandsprogramme haben seitdem das Konzept aufgegriffen, weiter getragen, erneuert oder erweitert und in einigen Fällen sogar quantifiziert. So zum Beispiel die 2002 vom Kabinett beschlossene und weiter gültige Nationale Nachhaltigkeitsstrategie, der zu Folge der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr bis 2015 auf 25 Prozent ansteigen sollte. Noch Ende 2009 postulierte laut „ZEIT“ Bundesverkehrsminister, Dr. Peter Ramsauer, „den Zuwachs im Güterverkehr könne »unser Straßennetz nicht verkraften«. Er müsste deshalb »möglichst vollständig auf die Schiene« verlagert werden.

Das politische Versprechen ist aber sowohl bei den absoluten als auch den relativen Anteilen bis heute uneingelöst, in der Praxis findet das Gegenteil statt: 1967 wurden laut ADAC rund 70 Milliarden Tonnenkilometer auf den westdeutschen Straßen erbracht, im Jahr 2015 - auf dem gesamtdeutschen Netz – 474 Milliarden Tonnenkilometer. Der Anteil der Schiene ist – mit Ausnahme der Jahre von 2003 bis 2008 zurückgegangen – er pendelt seit dem Einbruch in Folge der Wirtschaftskrise von 2008 um den aktuellen Wert von 17 Prozent.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling  
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),  
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Michail Stahlhut  
Geschäftsführer: Peter Westenberger  
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Da der Gütertransport weiterhin wächst – im vergangenen Jahr um 1,2 Prozent oder 8,0 Milliarden Tonnenkilometer – wächst der Straßengüterverkehr absolut jedes Jahr ungleich stärker als die Schiene. Genauer gesagt etwa sechsmal so stark. 2015 legte der Straßengüterverkehr in Deutschland um 10,3 Milliarden Tonnenkilometer (oder 2,2 Prozent) zu, die Schiene dagegen nur um 1,7 Mrd. Tonnenkilometer (oder 1,4 Prozent). Verkehrsverlagerung fand zuletzt vor allem weg vom Binnenschiff und hin zum Lkw statt.

Das in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie von 2002 enthaltene Ziel, 25 Prozent Marktanteil bis 2015 zu realisieren, wurde mangels konsequenter Maßnahmen bei den ökonomischen Rahmenbedingungen, bei der Herstellung eines fairen Wettbewerbs und beim Ausbau der Infrastrukturen verfehlt. Nach unseren Informationen wird nun darüber gesprochen, das Ziel bei der Fortschreibung der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie insgesamt aufzugeben.

Verkehrsverlagerung ist kein Selbstzweck – das erklärt die ungebrochene Popularität dieser Idee. Schiene wie Straße sind spezifisch gesehen umweltfreundlicher geworden – der Vorsprung der Schiene bei Energie- und Ressourceneffizienz, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Flächenbedarf und Zerschneidungseffekt ist aber unverändert – und erheblich. Lediglich bei der Lärminderung muss die beim Lkw erfreulicherweise erzielte spezifische Minderung im Schienenverkehr noch aufgeholt werden. Das Sicherheitsniveau der Schiene ist um ein Vielfaches größer, ihre Arbeitsplatzwirkung ebenso, die sozialen Bedingungen der Beschäftigten sind besser und der Schienenverkehr benötigt keine – besonders knappen – Straßenkapazitäten. Die Voraussetzungen für einen (teil-)automatisierten Betrieb sind bereits gegeben und auch der CO<sub>2</sub>-freie Transport ist unter Nutzung der vorhandenen Bahnstromtechnologie bereits heute möglich bzw. teilweise Praxis. Das Klimaschutzziel, treibhausgasneutralen Gütertransport im Jahr 2050 zu realisieren, ist ohne Schienenverkehr nicht zu erreichen, dafür mit dem Schienenverkehr sogar früher.

In der Summe gibt es also viele gute Gründe für tatsächlich anwachsende Anteile der Schiene im Gütertransportmarkt. Die Idee der Verkehrsverlagerung ist nicht überholt oder nostalgisch, sie steht nicht einmal in ausschließlicher Konkurrenz zu den scheinbaren Alternativen „Vernetzung“ und „Intermodalität“. Vordergründig ist die Domäne der Schiene der Transport großer, bündelbarer Mengen über große Strecken. Viele Bahnunternehmen beweisen, dass nach wie vor bestimmte Güter auch über kurze Strecken wirtschaftlicher und umweltfreundlicher als auf der Straße transportiert werden können. Nachbarstaaten mit vergleichbaren volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen wie die Schweiz oder Österreich zeigen, dass höhere Marktanteilsziele für die Schiene (z.B. in Österreich von 30 Prozent in 2013 auf 40 Prozent in 2025) mit einer konsequenten Verkehrspolitik machbar sind.

Wir glauben, dass der Schienenverkehr als Rückgrat des europäischen Gütertransports volks- und betriebswirtschaftliche positive Effekte generieren kann und daher das Ziel der Verkehrsverlagerung weiterhin Leitbild auch der deutschen Verkehrspolitik sein sollte. Das Weißbuch der EU-Kommission von 2012 quantifiziert die europäischen Ziele: Verlagerung von 50 Prozent des Personen- und Güterverkehrs über mittlere Entfernungen zwischen Städten von der Straße auf Eisenbahn und Schiffe und bis 2030 Verlagerung von 30 Prozent (bzw. bis 2050 mehr als 50 Prozent) des Straßengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn oder Schiff.

Unzweifelhaft wäre dafür mehr Management und Koordination auch auf Seiten von Politik und Verwaltung nötig: höhere Investitionen in Strecken und Anschlüsse, faire steuerliche Rahmenbedingungen, schnellere Lärminderung und mehr Innovationsförderung sind nur einige der Stichworte. Der Einsatz neuer Antriebstechnologien wie der elektrische Antrieb auf Autobahnen oder der flächendeckende Einsatz biogener Kraftstoffe, die als Alternative zum Schienenverkehr gehandelt werden, sind im betrieblichen Vergleich deutlich ineffizienter, könnten aber die überfälligen Weichenstellungen zum Ausbau der Schiene blockieren.

Die Beibehaltung eines auf die EU-weiten Verkehrs- und Klimaschutzziele sowie die nationalen Klimaschutzziele abzustimmenden und auf der Zeitachse zu untersetzenden Verkehrsverlagerungsziels halten wir für den ersten und nicht ersetzbaren Schritt.

Bei Fragen stehen wir Ihnen stets gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'L. Kerkeling', written in a cursive style.

Ludolf Kerkeling  
*Vorstandsvorsitzender*

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Westenberger', written in a cursive style.

Peter Westenberger  
*Geschäftsführer*