

Mobilitätswende

Die Zeit ist reif



Inhaltsverzeichnis

Starterlaubnis

Einstiege	12
Von Weltraumhotels und Solarflugzeugen	17
Ein Interview am Rand des Globalen Mobilitätskongresses 2050	
<i>Von Angela und Karlheinz Steinmüller</i>	

Rückstau

Die Zukunft der Mobilität	20
Einführung in das Schwerpunktthema	
<i>Von Werner Reh und Jens Hilgenberg</i>	
Die Autolobby als Klimabremser	28
Mobilität und Macht	
<i>Von Christina Deckwirth</i>	
Saubere Geschäfte mit schmutzigen Abgasen	35
Kommentar zu Teslas Geschäftsmodell	
<i>Von Joachim Spangenberg</i>	
„Auf unterschiedliche Prägungen und Befindlichkeiten muss man achten“	37
Psychologische Hemmnisse der Mobilitätswende	
<i>Ein Interview mit Pia Niessen</i>	

Dauerbaustellen

- 42 Die Zeit der Ausreden ist vorbei**
Knackpunkte deutscher und europäischer Verkehrspolitik
Von Josephine Michalke
- 48 Flexible Angebote sind das Ass im Ärmel**
Mobilität im ländlichen Raum
Von Uta Bauer und Jürgen Gies
- 54 Weniger wäre mehr**
Flugverkehr
Von Anne Kretzschmar
- 60 Die Rückeroberung der Straße**
Faire Flächenverteilung
Von Tanja Terruli
- 66 Warten auf Godot?**
Güterlastverkehr in Europa
Von Neele Wesseln

Weichenstellungen

- 74 Fossilfrei zum Schutz des Klimas**
Alternative Antriebe und Kraftstoffe
Von Horst Fehrenbach
- 81 Gerecht und von unten**
Digitale Neugestaltung der Mobilität
Von Anja Höfner, Max Bömelburg und Nicolas Guenet
- 87 Baut endlich Barrieren ab!**
Mobilität und Diversität
Von Stella Mederake
- 92 Nicht alles Gold, was glitzert**
Neue Mobilitätsdienste und das Gemeinwohl
Von Sebastian Hofer

Impulse

Projekte und Konzepte 99

Medien 111

Spektrum Nachhaltigkeit

Volkes Stimme fürs Klima nutzen 116

Bundestagswahl 2021

Von Christoph Bautz

Von Schmiermitteln 120

Finanzwirtschaft und Kohlefirmen

Von Moritz Schröder-Therre

Wie viel Smartness braucht die Energiewende? 124

Herausforderung Digitalisierung

Von Irmela Colaço

Genug. Zufrieden. Achtsam sein. 128

Motive und Ziele einer nachhaltigen kulturellen Transformation

Von Manfred Folkers

Aus der Not geboren, aber erfolgreich 132

Nachhaltigkeits- und Klimapolitik in Kuba

Von Edgar Göll

Welt wohin? 136

Prämierte Beiträge des Schreibwettbewerbs:

Reise in eine bessere Zukunft



Für die gedeihliche Zusammenarbeit und die finanzielle Unterstützung danken wir dem Wissenschaftlichen Beirat des BUND.



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland

Rubriken

Editorial 7

Inhalt 9

Impressum 144

Vorschau 145

Güterlastverkehr in Europa

Warten auf Godot?

Die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene steht schon lange auf dem Spielplan der europäischen Klimapolitik. Denn ein Viertel der EU-Treibhausgasemissionen stammt aus dem Verkehr, der Löwenanteil davon aus dem Straßenverkehr. Trotz vielfacher Ankündigungen gelangt das Stück aber nicht so recht zur Aufführung. Eine Spurensuche.

Von Neele Wesseln

— Hunderttausende Lkw donnern mit ihrer Fracht quer über den Kontinent: Zu Beginn der Covid-19-Pandemie war der Transport sogenannter versorgungsrelevanter Güter medial so stark präsent wie noch nie. Dazu die vielen Pakete, die gerade während der Krise immer schneller zur Kundin und zum Kunden sollen. Damit der Warenfluss nicht ins Stocken gerät, setzten viele EU-Länder bislang vor allem auf den Ausbau des Straßennetzes und vernachlässigten ihr Schienennetz oder legten viele Strecken gar vollständig still. Die „Mobilität ist das Lebenselixier des Binnenmarktes“ hieß es, doch die Konsequenzen aus dem 2011 veröffentlichten „Weißbuch zum Verkehr“ (1) waren bislang in den meisten Mitgliedstaaten äußerst gering. Lediglich Länder wie die Niederlande, die ähnliche Ziele schon vorher verfolgten, nehmen eine Vorreiterrolle bei der Förderung der umweltverträglichen Schiene ein. Sechs der zehn Ziele des Weißbuchs sollten den Schienengüterverkehr zum Rückgrat des europäischen Warenverkehrs machen: Erhöhung des an die

Transportentfernung geknüpften Marktanteils, Infrastrukturausbau, Anschlussgleise, europaweit einheitliche Informationssysteme und die Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer(innen) und Verursacher(innen). Als umgesetzt kann man keines der Ziele betrachten. Und dass, obwohl der freie Warenverkehr, eines der fundamentalen Prinzipien der Wertegemeinschaft EU, bis zum Jahr 2050 per Gesetz klimaneutral sein soll. Auf den Verkehrssektor entfällt ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der EU (2) und davon sogar 70 Prozent allein auf den Straßenverkehr – auf den Personen-, aber auch auf den Warenverkehr. (3)

Green Deal soll Güterzüge vom Abstellgleis holen

Nachbessern will die EU mit dem Green Deal. Wie dieser mithilfe eines gut funktionierenden europäischen Eisenbahnmarktes wirtschaftliche Erholung auf und mit der Schiene bringen soll, wollte die EU-Kommission im letzten Jahr mit ihrer „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ herausarbeiten. Leider geht genau diese Strategie im Güterverkehr das Risiko ein, erneut – und dieses Mal mit gravierenderen Folgen – die Weichenstellung für eine größere Bedeutung des besonders klimafreundlichen und energieeffizienten Schienentransports zu verpassen. Im Vergleich mit dem Weißbuch macht die neue Konzeption sogar einen Schritt rückwärts: Während 2011 steigende Marktanteile der Beförderung per Bahn das Ziel der EU waren, wird 2020 nur noch von einem Wachstum um 50 Prozent bis 2030 und einer Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2050 gesprochen. Die damit vermutlich gemeinte Verkehrsleistung muss im Verhältnis zum angenommenen gleichzeitigen Wachstum des Straßengüterverkehrs gesehen werden, um einschätzen zu können, ob die EU eigentlich den Verkehr von der Straße auf die Schiene oder alle Verkehrsmittel gleichzeitig wachsen lassen will. Hinzu kommt: Die in der aktuellen Strategie angestrebte Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2050 ist kein großer Kraftakt, denn dafür ist ein jährliches Wachstum von nur 2,3 Prozent erforderlich. Im vergangenen Jahrzehnt lag das durchschnittliche Wachstum im deutschen Schienengüterverkehr nur 0,3 Prozentpunkte darunter.

Es ist also zu vermuten, dass die EU von einem weiterhin ungebremsten Wachstum auf der Straße ausgeht und die anspruchsvollen Klimaziele durch den Wechsel zu klimafreundlichen Antrieben erreichen will. Abgesehen davon, dass CO₂-Einspa-

„ Die Trägheit vieler Staatsbahnen und die Willfährigkeit ihrer Regierungen bremsen noch immer den intramodalen Wettbewerb als Treiber für eine leistungsfähigere Schiene.“

Die Herausforderung für den äußerst dynamisch wachsenden Straßentransport ist, könnte die konsequent modal unentschiedene Strategie etwas realitätsfern sein. Denn klimafreundliche Antriebe sind deutlich kostenintensiver und müssen entweder durch ordnungsrechtliche Vorgaben, höhere Dieselabgaben, gigantische Subventionen oder eine Mischung dieser Instrumente in den Markt gebracht werden. Dass dafür sowohl die Technologien als auch die politische Akzeptanz fehlen, haben die vergangenen zehn Jahren gezeigt – die immer wieder verfehlten Klimaziele des Verkehrs haben daran nichts geändert. Während im Personenverkehr der Pkw nach einem kurzen Schock boomt wie sonst nur das Fahrrad, sind selbst im Pandemiejahr die Treibhausgasemissionen des Straßengüterverkehrs im Schnitt nur um etwa drei Prozent gesunken und längst wieder auf dem Wachstumspfad. Es ist daher vor einem klimapolitischen Szenario zu warnen, in dem die vergleichsweise leicht erschließbaren Minderungspotenziale des elektrisch betriebenen, modernisierten und deutlich ausgebauten Schienenverkehrs zugunsten vager und kaum miteinander vereinbarer Antriebstechnologien für Straßenfahrzeuge geringgeschätzt und nicht erschlossen werden. Dadurch wird im Gütertransport keinerlei Treibhausgasreduzierung erzielt.

Dominanz der Straße durch geschlossene Finanzkreisläufe

Die Zahl und Länge der behördlich festgestellten „überlasteten Schienenwege“ hat deutlich zugenommen – auffällig oft dort, wo seit Langem verschleppte Ausbaumaßnahmen realisiert werden sollten. Hinzu kommt der jahrelange Rückbau von Infrastrukturbestandteilen, der mangelnde Flexibilität bei Störungen und während

notwendiger Baumaßnahmen zur Folge hat. Es ist zu befürchten, dass der Eisenbahnbetrieb, der nach dem Willen der Politik deutlich höhere Verkehrsleistungen erbringen soll, noch viele Jahre unter den Folgen der falsch dimensionierten Infrastruktur leiden wird. Umso wichtiger ist es, dass die Umsetzung aller kapazitätssteigernden Maßnahmen parallel in Angriff genommen und für kleinere Maßnahmen wie zusätzliche Weichen eine einfache Finanzierungs- und Planungsrechtslösung gefunden wird. Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur müssen langfristig finanziell ebenso abgesichert sein wie der Erhalt des Schienennetzes durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Der Sektor braucht deshalb einen längerfristig verbindlichen, vom Gesetzgeber beschlossenen Bahninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild, welcher der Schiene Vorrang bei der Infrastrukturfinanzierung einräumt.

Kostenwahrheit im Verkehrssektor

Laut einer 2019 veröffentlichten Studie der Europäischen Kommission zu externen Effekten der Verkehrsträger deckt der Lkw seine Kosten lediglich um 44 Prozent – die Schiene um 138 Prozent. (4) Es muss verkehrsmittelübergreifend analysiert werden, welche finanziellen Anlastungen zu Verkehrsvermeidung auf der Straße oder Verkehrsverlagerung auf die Schiene führen können. In eine derartige Analyse muss auch die Energiebesteuerung miteinbezogen werden, die für den Schienengüterverkehr in Österreich und Deutschland aktuell europaweit am höchsten ist. Gemäß der EU-Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG) haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, den Schienenverkehr ganz oder teilweise von Energiesteuern zu befreien.

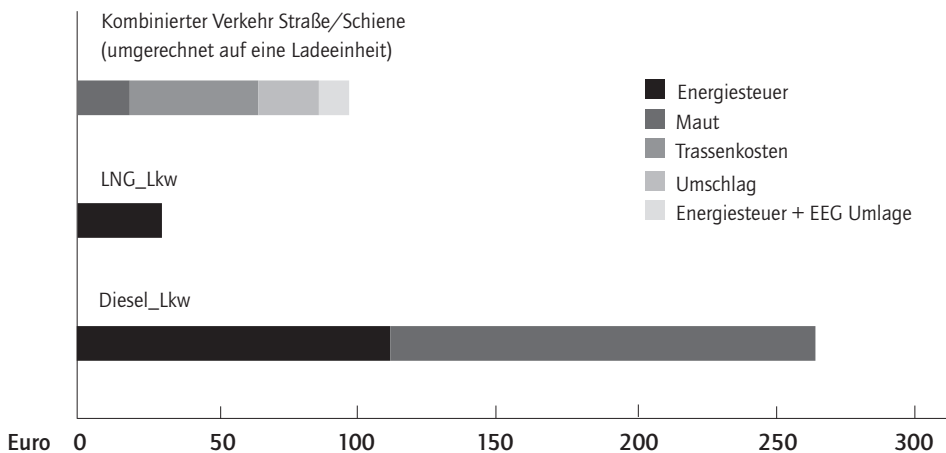
Trotz der europäischen Zielsetzung, sich immer stärker für eine klare Priorisierung des Fern- und Schwerverkehrs auf der Schiene auszusprechen, wird die Straße national immer wieder unverhältnismäßig stark gefördert. Die jüngste Entwicklung in Deutschland – eine Mautbefreiung für Lkw mit alternativen Antrieben – offenbart diese fehlgeleiteten Impulse erneut. Zusätzlich zur bereits existierenden Kaufprämie für gasbetriebene Lkw und einer stark abgesenkten Energiesteuer auf Gas ist der Transport auf der Schiene durch die Mautbefreiung kaum noch konkurrenzfähig (vgl. Abb. 1) – ohne dass die Maßnahme einen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Die

CO₂-Emissionen gasbetriebener Lkw (0,45 Tonnen CO₂) liegen auf der exemplarischen Strecke zwischen München und Hamburg im Vergleich zum herkömmlichen Diesel (0,53 Tonnen CO₂) nahezu gleich hoch. Der Umweltvorteil der Schiene (0,19 Tonnen CO₂) bildet sich nicht in den Kosten ab, was allen aktuellen Regierungszielen und -bekenntnissen widerspricht. Aufgrund der fehlenden Deckelung macht jeder weitere Kilometer, den das Fahrzeug zurücklegt, es für die Spedition noch günstiger, den Transport auf der Straße durchzuführen, anstatt Güter auf der Schiene zu befördern.

Dabei sind es ausgerechnet die Staaten in der Mittellage Europas, die den Takt für klimaverträgliche Mobilität vorgeben müssen. Die Trägheit vieler Staatsbahnen und die Willfährigkeit ihrer Regierungen bremsen noch immer den intramodalen Wettbewerb als Treiber für eine leistungsfähigere Schiene. Die Wettbewerbsbedingungen ließen sich zudem durch eine vollständige Nutzung der aus dem Schienenverkehr stammenden Erlöse aus dem Emissionshandel oder einer allgemeinen

1 Berechnung der Abgabenlasten in Deutschland

bezogen auf eine Strecke von München nach Hamburg (821 km)



Quelle: Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG (4)

CO₂-Abgabe für den gezielten Umbau der Bahnstromversorgung, die Förderung von Zweikraft- und Hybridfahrzeugen und die Umstellung der Infrastrukturversorgung auf erneuerbare Energien verbessern.

Geschäftsmodell funktioniert nur mit Dumpinglöhnen

Im europäischen Straßentransportgewerbe werden das äußerst geringe Kontrollniveau und die im Vergleich sehr niedrigen Bußgelder immer wieder in niedrige Transportpreise umgesetzt. Die Reaktionen auf die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zur EU-Entsenderichtlinie im Frühjahr 2020 spiegeln wider, was viele schon vorher ahnten: Die Wirtschaftlichkeit vieler Lkw-Speditionen baut auf Dumpinglöhnen auf. So betrug im Jahr 2017 der Mindestlohn einer Lkw-Fahrerin aus dem europäischen Ausland 3,75 Euro. (5) Der Widerstand war und ist wie erwartet groß. Viele mittelosteuropäische Länder haben sich auf den attraktiven Markt mit Straßentransporten in Mittel- und Westeuropa konzentriert – damit ist eine neue Lage entstanden, die bei einer stärkeren Orientierung auf die Eisenbahn zu Spannungen innerhalb der EU führen könnte – leider auf ähnliche Art und Weise, wie insgesamt in Mittelosteuropa teils das Gefühl der Benachteiligung innerhalb der EU politisch entstanden ist und die Stabilität der EU beeinträchtigt.

Zusätzlich verursacht das deutlich höhere Sicherheitsniveau der Schiene Kosten, die den Akteur(inn)en im Straßenverkehr gänzlich unbekannt sind: Spurführung, Leit- und Sicherungssysteme, Verkehrslenkung der Infrastruktur, Sicherheitsmanagementsysteme und betrieblich-technische Vorschriften. Das 4. Eisenbahnpaket, das 2021 in allen Mitgliedstaaten umgesetzt sein muss, offenbart, dass die Verantwortlichen in der EU der technischen Vereinheitlichung des Eisenbahnverkehrs und umfassenden Regulierungsansätzen der mächtigen Staatsbahnen viel mehr Aufmerksamkeit schenken als der Umsetzung des politischen Ziels der Verkehrsverlagerung. Die Schaffung eines europaweiten und funktionsfähigen Eisenbahnnetzes ist ein Akt des politischen Zusammenhalts. Das Europäische Jahr der Schiene 2021 kommt zu einem Zeitpunkt, an dem die EU eine Art von gemeinschaftlichem Engagement dringend benötigt. Technologische Entwicklungen ermöglichen multimodales Verkehrsverhalten und die Erschließung bislang nicht gehobener Potenziale zur Vermeidung und Verlagerung von Verkehr. Dafür sind der einzelstaatliche Wille

und die Aufstockung des nationalen wie des EU-Haushalts nötig. Wenn Österreich 1,3 Milliarden Euro, das wesentlich größere Deutschland aber nur 1,6 Milliarden Euro pro Jahr für den Neu- und Ausbau im Schienennetz ausgeben, fehlt es offenbar an einer übergreifenden Strategie. Statt allgemeines Steueraufkommen in die Subventionierung von Luft- und Straßenverkehr zu stecken, muss der Green Deal jetzt eine konsistente Vorrangpolitik für die Eisenbahn mit nachhaltigen Finanzierungsinstrumenten schaffen. —■

Anmerkungen

- (1) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_de.pdf
- (2) https://ec.europa.eu/germany/news/20200304-jahr-der-schiene-2021_de (Stand 12.06.2020)
- (3) www.eea.europa.eu/de/themes/transport/intro (Stand 14.06.2020)
- (4) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-study-summary-isbn_978-92-76-03076-8.pdf – Stand 11.06.2020
- (5) www.sueddeutsche.de/wirtschaft/gehaelter-mit-allen-tricks-gegen-den-mindest-lohn-1.3537205



Worauf fahren Sie (zukünftig) ab?

Auf weniger vage Zielvorstellungen und mehr konkrete Maßnahmen für das Gelingen der Verkehrswende.

Zur Autorin

Neele Wesseln, geb. 1993, ist studierte Logistiklerin und als verkehrs- und eisenbahnpolitische Referentin beim Netzwerk Europäi-

scher Eisenbahnen (NEE) e.V. tätig. Ihre Themenschwerpunkte sind Innovationen sowie intelligente und emissionsarme Logistikkonzepte im Schienengüterverkehr.

Kontakt

Neele Wesseln
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.
E-Mail wesseln@netzwerk-bahnen.de
