



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Frau
Janine Wissler
und Herrn
Dr. Dietmar Bartsch
Partei DIE LINKE
Kleine Alexanderstraße 28
10178 Berlin

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Berlin, 12. Mai 2021

Sehr geehrte Frau Wissler, sehr geehrter Herr Dr. Bartsch,

als Spitzenkandidat:innen von Die Linke sprechen wir Sie an dieser Stelle unserer Stellungnahme zum Leitantrag zur Bundestagswahl 2021 direkt an und gratulieren zur Nominierung und wünschen Ihnen viel Erfolg.

Wir erlauben uns, das Schreiben auch weiteren Expert:innen der Fraktion und Akteuren innerhalb und außerhalb Ihrer Partei zur Kenntnis zu geben und sie auf unserer Homepage zu veröffentlichen. Unser Verband vertritt die Güterbahnen, die bei insgesamt seit 1996 um rund 90 Prozent gewachsenen Leistungen im Schienengüterverkehr das Gros des Wachstums abbilden und heute einen Anteil am gesamten deutschen Schienengüterverkehr von deutlich über 50 Prozent haben.

Der Schienenverkehr leistet schon heute einen großen und vor allem unverzichtbaren Beitrag für die Ver- und Entsorgung der Menschen in unserem Land und für die Wirtschaft. Aus Sicht unseres Verbandes muss seine Bedeutung vor allem vor dem Hintergrund der Klimakrise schnell und deutlich wachsen. Das Emissionsminderungspotenzial einer entschlossenen Verkehrsverlagerungspolitik ist essenziell zur Erreichung der Klimaziele der EU und der Bundesregierung und vor allem verlässlich erschließbar. Allerdings muss hierzu – anders als in der Vergangenheit – eine konsequente Schienenpolitik vom Bund betrieben werden.

Der Lkw verfügt laut aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes über den höchsten Anteil am Modal Split mit 71,8 Prozent. Der Verkehr auf der Schiene erreichte im Pandemiejahr 2020 einen Anteil von 18,1 Prozent (nach 18,5 Prozent im Jahr zuvor). Die aufgrund ihrer natürlichen Verkehrswege begrenzte Binnenschifffahrt verzeichnet 6,7 Prozent der Güterverkehrsleistung, während Rohrleitungstransporte und Luftverkehr jeweils nur einen geringen Anteil von 2,5 Prozent und 0,2 Prozent ausmachen.

Während die Regierung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) einen Schienenanteil von nur 18,3 Prozent im Jahr 2030 und damit sogar einem niedrigeren Marktanteil als zum Zeitpunkt des Beschlusses anstrebt, wollen die Güterbahnen deutlich stärker wachsen.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeing
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Thomas Knechtel, Roger Mahler
Geschäftsführer: Peter Westenberger
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Auch die Dynamik der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich beruht zu einem großen Teil auf dem starken Anstieg des Gütertransports im Landverkehr. Während im Personenverkehr der Pkw nach einem kurzen Pandemie-schock boomt wie sonst nur das Fahrrad, sind selbst im Pandemiejahr die Treibhausgasemissionen des Straßen-güterverkehrs im Schnitt nur um etwa drei Prozent gesunken und längst wieder auf dem Wachstumspfad. Im Ver-lauf der Legislaturperiode wurden zahlreiche Initiativen diskutiert und teilweise auf den Weg gebracht. Reale Ver-änderungen im Verkehrs- und Umweltsektor hat es allerdings selbst vor der Pandemie nur in überschaubarem Um-fang gegeben. Bevor wir über die Wirkungen der Pandemie sprechen, würden wir gerne eine grobe Einschätzung abgeben, welche Faktoren hierfür relevant waren.

- Die im Grunde unveränderten intermodalen Rahmenbedingungen (Abgaben, Ordnungsrecht, Kontrollen, Rege-lungsdichte, mangelnde Standardisierung) und teils zusätzliche Subventionen des Straßenverkehrs (z.B. Mautbefreiung für Lkw mit mehr oder minder klimafreundlichen Antrieben, Abwrackprämie, Ausweitung Lang-Lkw-Einsatz, angekündigte Verrechnung der CO₂-Abgabe mit der CO₂-orientierten Mautgestaltung, etc.) haben es der Schiene trotz der Trassenpreisförderung im Güterverkehr schwer gemacht, Verkehre zu verla-gern und den Marktanteil zu steigern.
- Auch seit 2018 wurden nur minimale zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene geschaffen, während der Aus-bau vor allem des Straßennetzes und der zugehörigen Einrichtungen in hohem Tempo fortschreitet und den Ausbavorsprung immer größer macht.
- Insbesondere die mangelhafte Leistungsfähigkeit und Kundenorientierung in der Schieneninfrastruktur zu-sammen mit einer weiter gewachsenen Regelungsdichte und einem zu geringen Fortschritt bei der Moderni-sierung der Produktionsabläufe im Alltag bremsen das Wachstum.
- Zahlreiche angekündigte Unterstützungsmaßnahmen der Schiene kamen bisher gar nicht, zu spät, kleiner als erwartet und in einigen Fällen auch ausschließlich auf die in ihrer Wirtschaftlichkeit notleidende DB AG zuge-schnitten. Wir widersprechen ausdrücklich dem von Seiten des BMVI und verschiedener Vertreter:innen der DB AG vermittelten Eindruck, dass die bisher realisierten Fördermaßnahmen ausreichen würden, um eine sig-nifikante Veränderung der Marktanteile zu erreichen.
- Die meisten Maßnahmen, mit deren Hilfe der verladenden Wirtschaft stärker die Nutzung der schon heute äußerst emissionsarmen Schienenlogistik ermöglicht werden kann, sind in mehreren Masterplänen des Ver-kehrsministeriums niedergeschrieben. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist realitätsnäher als das Vorha-ben, allein durch ambitioniert formulierte Ziele für neue Lkw-Antriebe in einer ansonsten unveränderten Gü-tertransportstrategie die Klimaziele für 2030 bzw. 2050 erreichen zu wollen.

Die Wirkungen der Pandemie stellen auch die Schienenpolitik und die Eisenbahnunternehmen insgesamt vor große Herausforderungen. Im Güterverkehr sind – aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Situation – die nega-tiven Auswirkungen deutlich geringer als im Personenverkehr, aber wir haben es auch hier aufgrund der aggressi-ven Preispolitik des Straßengüterverkehrs mit einem Rückgang des Modal Split neben dem Rückgang der gesam-ten Verkehrsleistung im Jahr 2020 zu tun. Mithin sind die politischen Ziele – bis 2030 mindestens 25 Prozent Marktanteil der Schiene im Güterverkehr zu erreichen (und die Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Personenver-kehr), ambitionierter geworden.

Im Einzelnen möchten wir nun die Möglichkeit nutzen, Ihnen unsere Stellungnahme zu Ihrem Leitantrag zu übermitteln. Anhand unserer verbandspolitischen Prioritäten haben wir die Themenfelder des Programms geclustert und würden uns sehr freuen, wenn wir auf der Grundlage dieses Inputs mit Ihnen in eine vertiefte Diskussion einsteigen könnten.

„Die Geschäftspolitik der Deutschen Bahn wollen wir am Gemeinwohl ausrichten statt am Bilanzgewinn. Der Schienenverkehr muss öffentlich organisiert werden. Alle Privatisierungen, Ausgliederungen und Aufspaltungen bestehender Eisenbahngesellschaften müssen rückgängig gemacht werden. Wir wollen eine demokratische Bürgerbahn, bei der auch die Kompetenz und Erfahrung der Beschäftigten zum Tragen kommt.“

Anders als in Ihrem Leitantrag sind wir der Meinung, dass fairer Wettbewerb nicht nur, aber speziell im Schienengüterverkehr für die Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele nicht wegzudenken ist.

Im Zeitraum vor 2008, bis zur finanzkrisenbedingten Unterbrechung des Verkehrswachstums, steigerte auch die heutige DB Cargo AG ihre Verkehrsleistung deutlich. Keineswegs lag hier nur eine reine Verschiebung des Verkehrsvolumens zu Wettbewerbern vor. Das gesamte Wachstum des Schienengüterverkehrs nach der Krise wurde allerdings von den Wettbewerbern der DB getragen, die sich kund:innenorientiert und leistungsfähig im Markt aufgestellt und ihre Flotten und Prozesse aus eigener Kraft modernisiert haben. Ohne die nicht zur DB gehörenden Güterbahnen und ihre Innovationsimpulse hätte der Schienengüterverkehr nicht mit dem Wachstum auf der Straße mithalten können. Vor der Pandemie haben die meisten Wettbewerber – schwache – schwarze Zahlen geschrieben und gezeigt, dass mit einem gut organisierten Schienengüterverkehr – wenn auch wenig – Geld verdient werden kann.

Ein fairer Wettbewerb im Schienengüterverkehr sichert Wahlmöglichkeiten und eine kontinuierliche Verbesserung oder mindestens ein hohes Niveau der Produktqualität. Offiziell hat die Bundesregierung über viele Jahre den Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen als das zentrale Mittel gesehen, mit dem auch die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu Straßen-, Luft- und Binnenschiffsverkehren gesteigert werden kann. Die Realität sieht jedoch im „Autoland Deutschland“ mit seinen strukturellen Nachteilen für die Schiene anders aus. Ohne die stimulierenden Wirkungen des fairen Wettbewerbs würde die Lage für die Schiene allerdings vermutlich noch deutlich schlechter aussehen. Einhergehend mit regulatorischen Maßnahmen setzt die wettbewerbliche Ausgestaltung des Schienengüterverkehrs die richtigen Ansätze für mehr Qualität. Das zeigt: Wenn für mehr Klimaschutz der Anteil der Schiene wachsen soll, wie es die Klimaschutzziele des Bundes vorsehen, ist auch mehr Wettbewerb nötig – nicht weniger.

Dem Vorurteil, dass die Wettbewerber nur durch schlechtere Beschäftigungsbedingungen punkten können, widersprechen wir mit Nachdruck. Die im Wettbewerb auch um qualifizierte Fachkräfte stehenden Güterbahnen könnten es sich gar nicht erlauben, schlechtere Bedingungen als bei der staatlichen DB AG zu bieten. Allerdings sehen wir, dass die Zufriedenheit und Motivation der Mitarbeiter:innen in vielen unserer Unternehmen außerordentlich hoch ist.

Wir stehen für eine Analyse gerne zur Verfügung, wo die Unterschiede zwischen der Entwicklung der staatlichen und der nichtstaatlichen Verkehrsunternehmen liegen.

Anders jedoch – und damit sehr nah an Ihren Forderungen – sehen wir die Rolle des Infrastrukturbetreibers, was auch auf die Verkehrsarten Straße und Binnenschiff übertragbar ist.

Die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet ist im Grundgesetz in Artikel 72 verankert. In unseren Augen ist davon auch der Verkehrssektor und die Aufrechterhaltung eines kund:innenorientierten Schienennetzes betroffen. Gemeinwohlinteressen lassen sich mit der Steigerung der Qualität des Schienennetzes in Deutschland realisieren, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Die Durchsetzung dieser Interessen steht über den Zielen der Gewinnmaximierung, da die Instandhaltung der Verkehrswege zur Daseinsvorsorge gehören. Nach Artikel 87 e Grundgesetz muss der Bund darüber hinaus den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes und der Verkehrsangebote auf diesem Netz gewährleisten, welches dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung trägt. Anders die Satzung der Deutschen Bahn AG und vor allem der DB Netz AG: Dort steht weder, dass die Deutsche Bahn AG dem Gemeinwohl verpflichtet wäre, noch dass sie das Allgemeinwohl höher werten müsse als die Erwirtschaftung von Gewinnen. Aus diesem Grund, und entsprechend der Gewinnmaximierungspflicht, agiert sie vorrangig mit Blick auf Gewinnerzielung.

Unumstritten ist auch für uns, dass Umfang und die Sicherstellung des Zugangs und eines möglichst störungsfreien Betriebs durch den Staat gewährleistet werden müssen. Private Eigentümer:innen von Schienenwegen, die ein natürliches Monopol darstellen, sind damit nicht vereinbar und hemmen eine Politik für mehr Verkehr auf der Schiene.

Umgekehrt sehen wir jedoch bei den Verkehrsangeboten auf der Schiene keine Notwendigkeit und auch keinen Sinn, diese grundsätzlich staatlich oder ausschließlich durch staatliche Unternehmen durchführen zu lassen. Es ist schon nicht erklärbar, warum dies ausschließlich bei der Schiene im Verkehrsmarkt so sein sollte. Noch einmal möchten wir auf die Vorzüge einer wettbewerblichen Organisation für eine attraktive Weiterentwicklung des Systems Schiene hinweisen. Staatliche Aufgaben wie die Gewährleistung von Erreichbarkeit und Teilhabe können durch gezielte Zuschüsse, Bestellungen, u.ä. zuverlässig erreicht werden.

Daher halten wir eine Weiterentwicklung der Eisenbahnorganisation (Bahnreform II) für erforderlich, die zuallererst dafür sorgt, dass die unterschiedlichen Anforderungen an die Infrastrukturgesellschaften und die Verkehrsunternehmen der DB AG auch mit unterschiedlichen Steuerungssystemen geregelt werden.

Sehr schnell muss auch ein Webfehler des Gesetzgebers korrigiert werden, mit denen sich der Bund finanzielle Entlastung verschafft hat, die aber für den Eisenbahnbetrieb die Infrastrukturnutzung unnötig verteuert und damit seine Stellung im intermodalen Wettbewerb anhaltend belasten: Beim sogenannten „Vollkostenprinzip“, das der Bemessung der Trassenpreishöhe zugrunde liegt und durch den sogenannten Finanzierungskreislauf Schiene. Im Ergebnis fällt die DB Netz AG als Treiber eines stärkeren Wachstums auf der Schiene, das wiederum für das von der Politik immer wieder verkündete Ziel einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene nötig wäre, weitgehend aus.

Wir schlagen daher das Einsetzen einer unabhängigen, d.h. von DB, Gewerkschaften und Interessensverbänden freien, Expert:innenkommission vor, die etwaigen Handlungsbedarf unter der Maßgabe eines straffen Zeitplans identifiziert und bis zur Mitte der nächsten Legislaturperiode beschlussfähige Vorschläge vorlegen soll, die in den Folgejahren realisiert werden können.

Unsicherheiten durch Übergangsphasen müssen in diesem Prozess selbstverständlich berücksichtigt werden, um Arbeitsplätze zu erhalten.

Bitte beachten Sie unser anhängendes Positionspapier zu diesem Thema.

„DIE LINKE tritt für eine bedarfsdeckende Finanzierung der Bahn und für den Ausbau ein. Wir fordern barrierefreie und nutzerfreundliche Bahnhöfe mit Servicepersonal, verlässliche, getaktete Fahrpläne.“

Nach einem halben Jahrhundert massivster Bevorzugung des Straßenverkehrs ist ein belastbarer Hochlauf der Investitionsmittel und eine langfristige gesetzliche Bindung in einem Schieneninfrastrukturfonds wie in der Schweiz erforderlich. Dies ist ein wesentlicher Bestandteil der drei Kernforderungen der acht Bahnverbände in unserer gemeinsamen Stellungnahme vom 21. Januar 2021¹. Darauf aufbauend benötigen wir auch eine effizienzsteigernde Lieferantenentwicklung und eine solide Finanzierung. Staatliche Gelder sollten nicht zur weiteren Vergünstigung und Beschleunigung des Straßengüterverkehrs in Konkurrenz zur Schiene investiert werden, bei der Überprüfung der vorgesehenen Autobahninvestitionen muss dieser Effekt eine bedeutende Rolle spielen, ebenso wie die Mechanismen der volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Berechnung künftig die umwelt- und verkehrspolitischen Prioritätensetzungen widerspiegeln müssen. Der Verzicht auf neue und der Abbau alter steuerlicher Subventionen verschafft dem Bund Luft zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen.

Das in Ihrem Leitantrag nicht erwähnte „Deutschlandtakt“-Konzept stellt ein wichtiges Instrument dar, um aus zu erwarteten bzw. gewünschten Verkehrsangeboten die notwendige Infrastrukturentwicklung abzuleiten. Die von der Bundesregierung beschworene „gleichberechtigte“ Integration des Güterverkehrs in den von ihr entwickelten Zielfahrplan hat jedoch bisher nicht stattgefunden. Während im Personenverkehr die Verdichtung des Angebots und bessere Anschlüsse zur Reduktion der Gesamtreisezeit im Vordergrund stehen, benötigt der Schienengüterverkehr zusätzliche gesicherte Kapazitäten für seinen Kurs des Wachstums zwecks Verkehrsverlagerung, Kapazitäten auch für kurzfristig auf Verlagerungswunsch zu disponierende Gütermengen und eine Verringerung der durchschnittlichen Transportdauer (durch weniger Überholungshalte, nicht durch eine höhere Fahrgeschwindigkeit). Für die umfangreichen Veränderungen, die das in der Schweiz entwickelte Konzept der „fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung“ mit sich bringt, halten wir eine bundesgesetzliche Regelung für erforderlich, die auch die herkömmliche Vorgehensweise bei der Bundesverkehrswegeplanung gründlich erneuert und der Schiene Priorität einräumt.

„Alle bisher nur von Dieselfahrzeugen befahrbaren Bahnstrecken müssen zügig elektrifiziert werden.“

Wenngleich ein Elektrifizierungsgrad von 100 Prozent wünschenswert für den Schienengüterverkehr der Zukunft wäre, halten wir einen Wert zwischen 75 und 80 Prozent für anstrebenswert. Es besteht ein vorrangiger Bedarf zur Elektrifizierung von rund 5.000 Streckenkilometern, um bis 2030 einen Anteil von 75 Prozent an der Gesamtstreckenlänge der Bundesschienenwege zu erreichen. Einige für ein Sofortprogramm geeignete Lückenschlüsse haben

¹ [Bahnverbände \(2021\). Der Schiene jetzt Priorität geben! Die drei Kernforderungen der acht Bahnverbände zur Bundestagswahl.](#)

wir bereits in unserer 2019 veröffentlichten Studie „Güter auf die Schiene – Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr“² vorgeschlagen.

„Güterverkehr muss auch unter 300 Kilometer Entfernung wieder auf die Bahn.“

Wir stimmen zu, dass die Schiene Rückgrat des Güterverkehrs werden muss, was bedeutet, dass – ausgehend von großen Distanzen, auf denen die Schiene teilweise schon heute sehr hohe Marktanteile hat – der Anteil der Schiene in direkten wie auch in den multimodalen Transportketten gesteigert wird. Es wäre ein großer strategischer Fehler, dem funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene auf langen Distanzen durch die Förderung von klimafreundlicheren schweren Lkw Konkurrenz zu machen. Unter Klimaschutz Gesichtspunkten muss das Ziel daher in erster Linie eine weitere Verlagerung dieser langlaufenden, vor allem internationalen Lkw-Verkehre auf die Schiene sein – und zugleich „quick wins“ für den Klimaschutz bei der Antriebselektrifizierung im Nahverkehr und bei leichteren Nutzfahrzeugen unter 3,5 Tonnen zu erzielen.

Während der Verkehrsleistungssplit zwischen Schiene und Straße bei inländischen Gütertransporten in der Entfernungsstufe oberhalb von 700 Kilometern bei 54 zu 46 Prozent liegt, beträgt er in der gleichen Entfernungsstufe bei internationalen Verkehren nur 20 (Schiene) zu 80 (Straße). Die vor allem infrastrukturseitigen und transportrechtlichen Hindernisse, die der Verlagerung der weiträumigen und damit energieintensiven sowie besonders klimabelastenden Straßengüterverkehre auf die Schiene entgegenstehen, müssen schneller abgebaut werden. Denn grundsätzlich ist die Schiene deutlich schneller europaweit interoperabel zu gestalten als Lkw-Verkehre, die eine europäisch einheitliche Energieversorgung benötigen, auf die sich schon Deutschland seit Jahren nicht einigen kann.

Wie oben bereits aufgeführt, trägt der Bund nach dem Grundgesetz für die Schiene nahezu die alleinige Verantwortung und finanziert ein überaus leistungsfähiges Fernstraßennetz, das heute schon um gute 80 Prozent länger ist als alle Schienenwege des Bundes zusammen. Das gesamte Straßennetz ist jedoch noch deutlich länger (über 900.000 Kilometer), denn Länder und Kommunen engagieren sich neben dem Bund intensiv in Straßenverkehr und -infrastruktur – jedes Gewerbegebiet erhält Straßenanschlüsse, nahezu keines einen Schienenzugang. Der Bund kennt auf der anderen Seite den Modernisierungs- und Ausbaubedarf noch am besten, er hat mit den DB-Infrastrukturgesellschaften Instrumente, die – nach einigen Reformen – auch die anspruchsvollen Programme, die sich die EU und die künftige Bundesregierung vorgenommen haben, umsetzen könnten. Entscheidend ist allerdings, dass der Bund (und die EU) angesichts angespannter Haushalte der Schiene jetzt Priorität einräumt und ein Sofortprogramm, z.B. für sogenannte „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ im bestehenden Netz die Kapazität steigert. Vor allem darf die Schiene jetzt nicht zum wiederholten Mal nach einem Anlauf mit vielen politischen Schwüren heimliches Opfer der Haushaltskonsolidierung werden. Anhaltend gehen die vergleichsweise geringen Ausbaumittel von 1,6 Mrd. Euro p.a. (das kleine Österreich investiert 1,3 Mrd. p.a.) vor allem in wenige Hochgeschwindigkeitsstrecken. In den vergangenen drei Jahren sind lediglich 61,5 Kilometer neue Gleise und 270,3 Kilometer Nachelektrifizierung hinzugekommen. Die vielgerühmte „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III“ zwischen Bund und DB sichert – zum Glück – viele notwendige Ersatzinvestitionen im bestehenden Schienennetz ab. Damit kann sichergestellt werden, dass die bisherigen Verkehrsvolumina überhaupt weiter rollen – mehr allerdings nicht.

² [Güter auf die Schiene - Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr.](#)

Viele Strecken wurden stillgelegt, Weichen, Überholgleise und Verbindungskurven zurückgebaut. Und dennoch hat sich der Personen-, wie auch der Güterverkehr besser entwickelt als prognostiziert. Die Eisenbahnpolitik des Bundes und der DB hat die Engpässe im Netz selbst geschaffen. Die Zahl und Länge der – behördlich festgestellt – „überlasteten Schienenwege“ hat deutlich (auf zuletzt 21) zugenommen – auffällig oft dort, wo seit Langem verschleppte Ausbaumaßnahmen realisiert werden sollten. Hinzu kommt der jahrelange Rückbau von Infrastrukturbestandteilen mit der Folge zu geringer Flexibilität bei Störungen und während notwendiger Baumaßnahmen. Umso wichtiger ist es nun, dass die Umsetzung aller kapazitätssteigernden Maßnahmen parallel in Angriff genommen und für kleinere Maßnahmen, wie zusätzliche Weichen, eine einfache Finanzierungs- und Planungsrechtslösung gefunden wird.

„Bei der Planung von Verkehrsprojekten wollen wir Bürger*innen und Interessenvertretungen von Anfang an voll einbeziehen und wirkliche Alternativen zur Diskussion stellen. Wir wollen Bürgerräte auf Bundes-, regionaler und kommunaler Ebene einführen, um die Verkehrsplanung zu demokratisieren.“

Wir würden es begrüßen, wenn in diesem Abschnitt deutlich gemacht würde, dass vorrangig die Planung und Realisierung von Infrastrukturen, die der Verkehrs- und Energiewende dienen, beschleunigt werden sollen. Unseres Erachtens ist der wesentliche Grund für lange Realisierungszeiträume die unzureichende personelle Kapazität bei allen Beteiligten – seien es die Vorhabenträger (z.B. die DB Netz AG) und deren Subauftragnehmer, seien es die Behörden, seien es die Verwaltungsgerichte. Diese Situation scheint uns deutlich entscheidender für den Schwergang zu sein als die Wahrnehmung von Anwohner:innen- und Naturschutzrechten. Die Anzahl an Planungsbeschleunigungsgesetzen in den vergangenen Jahren ist noch einmal stark gewachsen, so dass seitens Planung und Rechtsprechung darauf hingewiesen wird, dass die rechtssichere Bewältigung der planerischen Aufgaben hierdurch wieder/weiter erschwert werden könnte. Es sollte darauf verzichtet werden, mit großer Energie europarechtlich eindeutige Anforderungen an die Planung immer wieder in Frage zu stellen und stattdessen die Möglichkeit verfolgt werden, Planer:innenkapazitäten innerhalb des Verkehrssektors umzuschichten und gezielt die Ausbildung zu stärken.

„Stopp des Neu- und Ausbaus von Autobahnen. Wir wollen einen alternativen Verkehrswegeplan, mit dem die sozialökologische Mobilitätswende vollzogen wird und bei dem der schienengebundene Personen- und Güterverkehr im Mittelpunkt steht. Wir lehnen alle direkten oder indirekten Privatisierungen von Verkehrsinfrastruktur ab. Auch öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) verursachen langfristig Mehrkosten, sind ein Risiko für die öffentliche Hand und schränken die Demokratie ein. Die Autobahn GmbH des Bundes lehnen wir ab. Sie ermöglicht Privatisierung durch die Hintertür.“

In unserem Vorschlag zur Nachbesserung des Klimaschutzgesetzes³ fordern wir ein Moratorium beim Kapazität-zubau der Bundesfernstraßen und der geltenden Bundesverkehrswegeplan-Methodik im Verkehrsministerium. Alle Planungen müssen ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Entscheidend sind aus unserer Sicht

³ [Mehr Schiene für die junge Generation –und nicht nur für die! Zusätzliche Maßnahmen, mit denen die Klimaschutz-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im Güterverkehr umgesetzt werden kann.](#)

die Maßnahmen, die zu den ambitionierten Zielen führen, die Schnelligkeit, mit der die Maßnahmen greifen und der Verzicht auf erhebliche Dauersubventionierungen alternativer Antriebe aus Steuermitteln.

„Die Lkw-Maut wollen wir auf alle Straßen ausweiten und erhöhen. Die externen Kosten wie Luftverschmutzung und Lärmbelästigung müssen einbezogen werden.“

Um die klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor erreichen zu können, benötigt es eine konsequente Änderung der Rahmenbedingungen bei Abgaben und Vorschriften im Feld Straße/Schiene. Wir begrüßen Ihren Vorschlag der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen. Dies entspräche einer Angleichung an die Ausgestaltung der Trassenpreise, die ebenfalls auf jedem Kilometer erhoben werden. Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlen für jeden Kilometer Trassenpreise, wohingegen der Zugang zu Gewerbegebieten mit dem Lkw kostenfrei ist.

Darüber hinaus stellen die Energiekosten im Schienenverkehr einen erheblichen Kostenfaktor dar, der eine weit höhere Bedeutung hat als in einigen anderen stromintensiven Branchen. Immer mehr Kunden im Güter- wie auch im Personenverkehr legen Wert auf eine möglichst umwelt- und klimafreundliche Mobilität auf der Schiene. Das an den Emissionshandel angelehnte Konzept der CO₂-Abgabe ist zwar sinnvoll, kann die erforderliche Lenkungswirkung jedoch nur erreichen, wenn a) die Abgaben deutlich und sukzessive erhöht und b) die Mautabgaben im Straßengüterverkehr nicht mit den Abgaben aus der der CO₂-Abgabe verrechnet werden.

Wie stark bisher die staatlichen Ausgaben für Infrastruktur und Betrieb der verschiedenen Verkehrsarten vor allem den Straßenverkehr begünstigen, sollten Sie im Falle von Regierungsverantwortung in einer gründlichen Studie aufarbeiten lassen – wie es die Monopolkommission empfohlen hat. Der derzeitige Bundesverkehrsminister hat diesem Vorschlag leider kürzlich erneut eine Absage erteilt.

„Wir wollen die Nutzung von Bundes- und Landstraßen für Lkw untersagen, wenn eine Bundesautobahn parallel vorhanden ist. Die Zulassung von Gigalinern (Lang-Lkw) lehnen wir ab. Ebenso lehnen wir staatlich geförderte Projekte zur Erprobung und Einführung von Oberleitungen für Hybrid-Lkw mit Stromabnehmern auf Autobahnen und elektronischen Deichseln für Kolonnenfahrten von Lkw und anderen Nutzfahrzeugen als falsche Weichenstellung ab.“

Die Ablehnung des Oberleitungs-Lkw teilen wir. Das Konzept benötigt massivste politische und finanzielle Unterstützung, um Erfolg zu haben. Allein die Autobahnen mit Oberleitungen und Netz-anbindung auszurüsten, würde den Bund vor eine riesige Aufgabe stellen. Sinnvoll wäre dagegen elektrisch betriebener und mit der Schiene verzahnter Straßengüterverkehr. Für solche Straßenfahrzeuge reichen bekannte Stromspeicherkonzepte aus. Damit wären schnelle Minderungen von Luftschadstoffen und Lärm für sehr viele Menschen sowie CO₂-Vermeidung möglich.

Auch die Ausweitung der Anzahl für Lang-Lkw befahrbare Bundesstraßen halten wir für verheerend, weil damit die Produktivität des Lkw zu Lasten der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gestärkt würde und der Druck auch auf

die Nachbarländer zunahme. Mit einer bisher zwar immer verneinten, aber zu befürchtenden Erhöhung der Gewichte würde nicht nur das Missverhältnis im intermodalen Wettbewerb weiter vergrößert, sondern auch die Belastung der Straßen, sodass höhere Instandhaltungskosten zu erwarten wären.

Außerdem konterkarieren die verlängerten Sattelaufleger das Ziel, diese standardisierte Ladeeinheit auf die Schiene zu verlagern. In der Theorie sollen zwar auch die verlängerten Sattelaufleger KV-fähig sein können, dies ist aber auch nur bei bestimmten Taschenwagen möglich.

„Wir wollen die Innenstädte vom Lieferverkehr entlasten. Die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern soll ebenso gefördert werden wie Kombibusse oder Straßenbahnen, die auch Pakete transportieren. Wir wollen Kommunen darin unterstützen, lokale Logistikzentren mit guten Arbeitsbedingungen einzurichten. Von dort kann die Verteilung erfolgen, am besten zu Fuß oder per Lastenrad.“

Wir begrüßen die strategische Zielsetzung für die verkehrsmittelübergreifende Konzeption im Güterverkehr. Nachdem die Güterlogistik seit vielen Jahren auf den Lkw ausgerichtet wurde, sind wie bereits dargestellt die Hebel „Rahmenbedingungen“, „Infrastruktur“ und „Innovationsförderung“ gleichzeitig zu bedienen. Die Herausforderung besteht darin, den gewerblichen Verladern qualitativ hochwertige und verlässliche Leistungen anzubieten – häufig auch dort, wo dies mangels Infrastruktur derzeit nicht einmal theoretisch möglich ist. Die Schiene soll das Rückgrat der Logistikketten der Zukunft werden, auch wo sie dies noch nicht ist. Anbindungen an das Schienennetz müssen leichter zugänglich werden.

Der Schienengüterverkehr muss darüber hinaus als strategisches Mittel in Smart-City-Strategie eingesetzt werden. Die starke Zunahme der Güter- sowie Handelslogistik führt zu einer steigenden Belastung der (öffentlichen) Verkehrsinfrastruktur. Diese Belastung wächst in Richtung der Kapazitätsgrenzen, speziell in den Ballungs- und Metropolregionen. Grund hierfür ist u.a. ein sich beständig änderndes Kaufverhalten der Konsument:innen mit einem in der Pandemie noch einmal beschleunigten Wachstum im E-Commerce. Gleichzeitig steigt die Forderung nach einer stärkeren Berücksichtigung der ökologischen Faktoren. Aus diesen Transformationen im Sektor der Güter- und Handelslogistik entsteht die Frage, wie der Lieferbedarf in Zukunft, unter weitreichender Nutzung bestehender Infrastrukturen, nachhaltig befriedigt werden kann, ohne einen Verkehrsinfarkt zu riskieren. Moderne Bahnlogistik kann in städtische Verkehrskonzepte integriert werden und für den Transport größerer Gütermengen bis in die Innenstadt genutzt werden. Dabei können durch den Bahntransport bis in die Stadt hinein Verkehrsaufkommen effektiv vermieden werden. Ideen aus der Forschung haben die Grundlage gebildet und müssen nun mit Praxispartner:innen umgesetzt werden. Eine gesetzliche Sicherung von strategisch bedeutsamen Flächen für Verladung, aber auch für den Eisenbahnbetrieb, halten wir für zwingend.

„DIE LINKE will Umgebungslärm, Straßen-, Schienen- und Flugverkehrslärm mit einem verbindlichen Lärmschutzgesetz regeln und verringern. Die Mittel für den Lärmschutz müssen aufgestockt werden. Lärm macht krank!“

Seit Beginn des Vorhabens hat unser Verband das Verbot, ab Ende 2020 keine lauten Güterwägen mehr auf dem deutschen Netz zu betreiben, begrüßt und unterstützt, um die Halbierung des Schienenlärms zu garantieren und

Umweltdumping zu verhindern. Die Branche hat reagiert und alle lauten, alten Güterwagen entweder auf leise Bremstechnologie umgerüstet oder durch neue, leise Wagen ersetzt.

Wir fordern den Blick über die wichtige Zwischenetappe „Halbierung 2020“ hinauszurichten, vor allem an den Hauptstrecken müssen zusätzliche Minderungen an Strecken und Fahrzeugen erreicht werden. Notwendig ist ein Konzept, in dem auch die Bundesregierung weiter Verantwortung übernimmt. Schließlich habe der langjährige Verzicht auf Grenzwerte für neue Güterwagen sowie der um 20 Jahre verspätete Beginn der freiwilligen Lärmsanierung im Unterschied zur Straße erst den großen Nachholbedarf im Lärmschutz erzeugt, der nun mühsam und mit hohen Aufwendungen abgearbeitet werden muss. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, brauchen wir viel mehr Güterverkehre auf der Schiene statt noch mehr Straßengüterverkehr. Deswegen unterstützen wir Ihre Forderung die Rahmenbedingungen für den Lärmschutz zu verbessern.

Wir würden uns freuen, wenn Partei und Fraktion den politischen Dialog auch im Wahljahr weiterführen und weitere, noch detailliertere Hinweise mit uns und weiteren Vertreterinnen und Vertretern der Branche diskutieren würde.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer