



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

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

[Name], MdB  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel +49 30 531491470  
Fax +49 30 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Berlin, 14. August 2019

Sehr geehrte [Name],

wir würden uns sehr über einen Austausch zu den Potenzialen des Schienenverkehrs, speziell auch im Gütertransport, mit Ihnen als Beauftragte der [xxx]-Fraktion für die Beratungen um das Klimaschutzgesetz freuen.

Die Dynamik der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich beruht zu einem großen Teil auf dem starken Anstieg des Gütertransports im Landverkehr. Der Anteil an den gesamten Verkehrsemissionen nähert sich der 30-Prozent-Marke. Die vollständig von Dieselantrieben verursachten Emissionen im Straßengüterverkehr wachsen auch weiterhin noch stärker als die wirtschaftliche Leistung zuletzt anstieg.

Unsere große Sorge gilt einem klimapolitisch unheilvollen Szenario, in dem die vergleichsweise leicht erschließbaren Minderungspotenziale des elektrisch betriebenen, modernisierten und deutlich ausgebauten Schienenverkehrs zugunsten vager und kaum interoperabler Antriebstechnologien für Straßenfahrzeuge geringgeschätzt, nicht erschlossen und letztlich keine THG-Minderung im Gütertransport insgesamt erreicht wird.

In zwei Studien, die in der Versand-E-Mail zu diesem Schreiben verlinkt sind, haben wir bereits im Frühjahr die Frage beantworten lassen, ob bis zum Jahr 2035 Verkehrsleistung und Marktanteil der Schiene gegenüber heute verdoppelt werden können. Dies ist sowohl technisch als auch organisatorisch machbar und erfordert überschaubare zusätzliche Investitionen in das Schienennetz von 4,2 Milliarden Euro. Die heute eingesetzten Technologien im (kombinierten) Schienengüterverkehr müssen weiterentwickelt werden, was wiederum eine verlässliche politische Perspektive für die beteiligten Industrien voraussetzt. Die Bestandteile haben wir zusammen mit Partnern aus der Bahnbranche in einem kurzen Video zusammengestellt, das ebenfalls verlinkt ist.

Zweifellos kann sich die Logistik in einer modernen Industrienation nicht auf ein Verkehrsmittel – etwa die Schiene - alleine konzentrieren. Vor allem gilt diese Aussage für den Straßengüterverkehr, der in einem gesamtmarkt wachsenden Markt sogar noch über den aktuellen Stand von rund 72 Prozent anwachsen könnte und die güterverkehrsbedingten Treibhausgasemissionen völlig dominiert und die Infrastrukturen in wachsendem Umfang in

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

Anspruch nimmt. In anderen hochentwickelten Ländern spielt die Schiene schon heute eine größere Rolle, weil dort diesem Ziel eine höhere politische Aufmerksamkeit beigemessen wurde.

In Fachkreisen und der Plattform „Zukunft der Mobilität“ wird viel über andere Lkw-Antriebstechnologien, zugleich aber nur in einem engen Korridor über die Schiene als Alternative gesprochen. Die Abschätzungen zu potenziellen Emissionsminderungen spiegeln dies wider: während im zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bis 2030 Minderungspotenziale im Lkw-Verkehr von 17 bis 18 Millionen Tonnen THG gesehen werden, können die Schiene und das Binnenschiff zusammen angeblich nur 2 Millionen Tonnen leisten.

Aus Sicht unseres Verbandes, der die Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr und ihren Anteil von etwa der Hälfte des deutschen Schienengüterverkehrs (oder knapp zehn Prozent des gesamten Güterverkehrs) vertritt, ist das THG-Minderungspotenzial einer entschlossenen Verkehrsverlagerungspolitik deutlich höher und vor allem verlässlich erschließbar. Allerdings muss hierzu – anders als in der Vergangenheit – eine konsequente Schienepolitik voran vom Bund, aber auch von Ländern, Kommunen und gewerblichen Verladern betrieben werden. Der Fortschritt beim Ausbau des Schienennetzes geht deutlich zu langsam voran, die im Bundeshaushaltsentwurf beschlossene Innovationsförderung Schiene soll mit einem eher symbolischen Betrag von 20 Mio. Euro und die Schienenforschung gar nur mit einem einstelligen Millionenbetrag pro Jahr beginnen. Die Terminalkapazitäten sind vor allem in Hot-spots trotz wachsender Mengen auf der Schiene nicht rechtzeitig erweitert und auf die Bedürfnisse von produzierendem Gewerbe und Handel angepasst worden. Die Senkung der Trassenpreise vor einem Jahr konnte zwar die ungleiche Bepreisung von Schienen- (100 Prozent, incl. Abstellgleisen) und Straßennetz (6 Prozent, i.d.R. ohne Parkgebühren) etwas vermindern, erhebliche Teile der ungleichen Rahmenbedingungen – insbesondere bei den Klimaschutzabgaben und beim Sicherheits- und Kontrollniveau bestehen jedoch fort.

Was getan werden muss, um der Wirtschaft stärker die Nutzung der schon heute äußerst THG-armen Schienenlogistik zu ermöglichen, ist in mehreren Masterplänen des Verkehrsministeriums niedergeschrieben. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist realitätsnäher als das Vorhaben, vorrangig durch ambitioniert formulierte Ziele für neue Lkw-Antriebe in einer ansonsten unveränderten Gütertransportstrategie die Klimaziele für 2030 erreichen zu wollen. An dieser Stelle verweise ich auf die ebenfalls verlinkte Presseinformation zum Thema Oberleitungs-Lkw.

Das politische und gesellschaftliche Risiko einer Unterbewertung der Schiene für das Gesamtbild der Klimaziele Deutschlands ist erheblich und sollte eine gründliche Prüfung bewirken. Über Potenziale und notwendige Maßnahmen treten wir gerne mit Ihnen in einen vertieften Dialog ein.

Mit freundlichen Grüßen

Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender

Peter Westenberger  
Geschäftsführer