



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

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Herrn  
Generalsekretär  
Dr. Volker Wissing  
Freie Demokratische Partei

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)

Per E-Mail: [volker.wissing@fdp.de](mailto:volker.wissing@fdp.de)

sowie zur Kenntnis u.a. an die Mitglieder der FDP  
im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur  
des Deutschen Bundestages

Berlin, 31. März 2021

Sehr geehrter Herr Dr. Wissing,

zunächst möchten wir uns für die Einladung bedanken, an der Beteiligungsplattform des FDP-Programmprozesses 2021 mitzuwirken. Leider haben wir es aus zeitlichen Gründen nicht geschafft, die durchaus sehr attraktive Möglichkeit zur Online-Stellungnahme wahrzunehmen und möchten daher die Gelegenheit nutzen und Ihnen unsere Stellungnahme auf diesem Weg übermitteln. Lassen Sie uns bitte zweierlei noch vorausschicken. Zum einen sehen wir eine deutlich höhere Aufmerksamkeit für die Verkehrs- und speziell auch die Eisenbahnthemen bei den Freien Demokraten. Zum anderen hat sich dies auch schon in der Arbeit in der zu Ende gehenden Legislaturperiode im Bundestag deutlich gezeigt – ebenso wie in der Einladung unseres Verbandes in den Bundesfachausschuss Verkehr der Partei. Herzlichen Dank dafür.

Der Schienenverkehr leistet schon heute einen großen und vor allem unverzichtbaren Beitrag für die Menschen in unserem Land und für die Wirtschaft. Aus Sicht unseres Verbandes, der die Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr und ihren Anteil von mehr als der Hälfte des deutschen Schienengüterverkehrs vertritt, muss die Bedeutung vor allem vor dem Hintergrund der Klimakrise schnell und deutlich wachsen.

Das Emissionsminderungspotenzial einer entschlossenen Verkehrsverlagerungspolitik ist essentiell zur Erreichung der Klimaziele 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 weist einen Anteil von 18,4 Prozent auf. 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 heute 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
Vereinssitz:	Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Jedoch geht der Fortschritt beim Ausbau des Schienennetzes deutlich zu langsam voran, die Terminalkapazitäten sind vor allem in Hotspots trotz wachsender Mengen auf der Schiene nicht rechtzeitig erweitert und auf die Bedürfnisse von produzierendem Gewerbe und Handel angepasst worden. Auch die 2019 verfügte temporäre Senkung der Trassenpreise konnte zwar die ungleiche Bepreisung von Schienen- (100 Prozent, inkl. Abstellgleisen) und Straßennetz (7 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 verladenden Wirtschaft stärker die Nutzung der schon heute äußerst emissionsarmen Schienenlogistik zu ermöglichen, ist in mehreren Masterplänen des Verkehrsministeriums niedergeschrieben. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist realitätsnäher als das Vorhaben, allein durch ambitioniert formulierte Ziele für neue Lkw-Antriebe in einer ansonsten unveränderten Gütertransportstrategie die Klimaziele für 2030 bzw. 2050 erreichen zu wollen.

Das politische und gesellschaftliche Risiko einer Unterbewertung der Schiene für das Gesamtbild der Klimaziele Deutschlands ist erheblich und muss durch die Festsetzung messbare Zielbilder im nächsten Koalitionsvertrag vermieden werden.

Die Dynamik der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich beruht zu einem großen Teil auf dem starken Anstieg des Gütertransports im Landverkehr. Selbst im Corona-Jahr 2020 sind die Emissionen nur minimal gesunken. Die vollständig von Dieselantrieben verursachten Emissionen im Straßengüterverkehr wachsen auch weiterhin noch stärker als die wirtschaftliche Leistung zuletzt anstieg. Zweifellos kann sich die Logistik in einer modernen Industrienation nicht auf ein Verkehrsmittel allein konzentrieren. Vor allem gilt diese Aussage für den Straßengüterverkehr, der in einem gesamthaft 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 Anspruch nimmt. In anderen hochentwickelten Ländern, wie der Schweiz oder Österreich, spielt die Schiene schon heute eine größere Rolle, weil dort diesem Ziel eine höhere politische Aufmerksamkeit beigemessen wurde.

Anhand unserer verbandspolitischen Prioritäten haben wir die Themenfelder auf der Beteiligungsplattform geclustert und würden uns sehr freuen, wenn wir auf der Grundlage dieses Inputs mit Ihnen in eine vertiefte Diskussion einsteigen könnten.

#### **Themenfeld 4: Digitalisierung und Technologie**

##### **Modulnr. 04.07, 08.08b, 08.08a: Wasserstofftechnologie und alternative Kraftstoffe**

Heute finden bereits rund 90 Prozent aller Verkehrsleistungen auf der Schiene auf elektrifizierten Strecken statt, gleichwohl schreitet die Elektrifizierung des deutschen Streckennetzes nur schleppend voran. Im Jahr 2019 waren rund 61 Prozent des bundeseigenen Schienennetzes elektrifiziert, 2025 soll ein Elektrifizierungsgrad in Höhe von 70 Prozent und 2030 von 75 Prozent erreicht werden, was angesichts der geringen Fortschritte in den vergangenen Jahren mittlerweile nahezu unmöglich ist. Umgangssprachliche „Elektrifizierungslücken“, also Streckenabschnitte zwischen großen Bahnstrecken, in der Regel zwischen 30 und 60 km Länge, bei denen sich wegen ihrer geringen Auslastung die hohen Kosten einer Elektrifizierung, rund 2 bis 3 Mio. Euro je Kilometer, betriebswirtschaftlich

nicht lohnen würden, stellen den Schienenverkehr vor große Herausforderungen, die derzeit nur mit dieselbetriebenen Lokomotiven gelöst werden können.

Insgesamt haben wir in unserer 2019 veröffentlichten Studie „Güter auf die Schiene – Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr“<sup>1</sup> 25 Elektrifizierungsvorhaben vorgeschlagen, die prioritär angegangen werden müssten, teilweise sind diese im BVWP schon (in der niedrigeren Priorisierung "Weiterer Bedarf") enthalten.

Der Energiebedarf, um einen bis zu 6.000 Tonnen schweren Güterzug zu bewegen, ist erheblich. Batterien oder auch Wasserstofftanks können diesen Bedarf nicht speichern, um längere Strecken effizient zurücklegen zu können. Deshalb finden bei Streckenlokomotiven im Schienengüterverkehr batterie- oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge keine Anwendung. Bei Rangierlokomotiven im Rangierbetrieb oder auf der letzten Meile können diese Alternativen jedoch durchaus bereits heute Anwendung finden.

Sogenannte Dual-Mode-Lokomotiven, die sowohl Strom aus den Oberleitungen beziehen können als auch mit einem emissionsarmen Dieselmotor ausgestattet sind, erzeugen auf Strecken ohne Oberleitung Strom für den Antrieb, sodass Elektrifizierungslücken im Streckennetz überbrückt werden können. Um die elektrische Schieneninfrastruktur noch besser nutzen zu können, empfehlen wir die Einführung von Fördermöglichkeiten zur Beschaffung moderner Lokomotiven sowie zusätzlich die Schaffung von Anreizen im Bereich der Rangierlokomotiven, z.B. durch „Abwrackprämien“.

Warnen möchten wir vor einem klimapolitischen 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 Treibhausgasreduzierung im Gütertransport insgesamt erreicht wird.

#### **Modulnr. 04.02: Bessere Verkehrswege in Deutschland**

Die Zahl und Länge der – behördlich festgestellt – „überlasteten Schienenwege“ hat deutlich (auf zuletzt 21) zugenommen – auffälligerweise 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. Kurzfristig wirksame infrastrukturelle, fahrplanerische und dispositive Maßnahmen wurden seit Ende 2016 am „Runden Tisch Baustellenmanagement“, seit 2019 am „Runden Tisch Kapazität“ sowie in unterschiedlichen Fachgesprächen diskutiert. Substanzielle Fortschritte brauchen aber Zeit. 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 finanziell vergleichbar langfristig abgesichert sein wie der Erhalt des Schienennetzes durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Wir brauchen deshalb einen längerfristig verbindlichen, vom Gesetzgeber beschlossenen Bahninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild. Dies ist ein wesentlicher Bestandteil der drei Kernforderung der Bahnverbände in unserer gemeinsamen Stellungnahme vom 21. Januar 2021<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> [KCW GmbH \(2019\). Güter auf die Schiene – Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr.](#)

<sup>2</sup> [Bahnverbände \(2021\). Der Schiene jetzt Priorität geben! Die drei Kernforderungen der acht Bahnverbände zur Bundestagswahl.](#)

### **Modulnr. 04.01: Eine leistungsfähige Schiene für Deutschland**

Unser Verband unterstützt Ihre Analyse und Zielsetzung und hält die Debatte um die Reorganisation der künftigen Eisenbahnorganisation für ein ebenso wichtiges Zukunftsthema für die Eisenbahn wie die Infrastruktur- und Innovationsthemen und bessere intermodale Rahmenbedingungen. Wir schlagen das Einsetzen einer Expert:innenkommission vor, die einen Zeitplan bis zur Mitte der nächsten Legislaturperiode vorlegt.

Bitte beachten Sie unser anhängendes Positionspapier zu diesem Thema.

### **Modulnr. 04.20: Europa besser verbinden**

Bestandteil einer Strategie zum Ausbau transeuropäischer Schienennetze muss die deutliche Stärkung des Korridormanagements werden, wenn schon keine einheitlichen Grundlagen für den Betrieb der Infrastrukturen etabliert werden. Die initiale Idee einer überstaatlichen Betreiberin der Güterverkehrskorridore wird durch das aktuell bestehende System nur mangelhaft umgesetzt, sodass die Ausgestaltung, insbesondere der monetären Mittel, ohne stabiles Fundament auskommt. Der störungsfrei funktionierende grenzüberschreitende Verkehr muss Anspruch eines europäischen Schienennetzes sein, das ohne institutionelle Einflussnahme den geregelten Betrieb gewährleistet.

### **Modulnr. 04.06, 08.01a: Klimaschutz im Verkehr/ Emissionshandel auf wirklich alle Emissionen**

Die Eisenbahnen in Deutschland erbringen ihre Verkehrsleistung bereits heute zu weit über 90 Prozent mit elektrischer Energie und „leben“ damit Elektromobilität. Die sehr niedrigen spezifischen Energieverbräuche des Rad-Schiene-Systems, die hohe Effizienz des elektrischen Antriebs und der bereits seit langem vergleichsweise hohe Anteil treibhausgasfreier und -armer Primärenergien in der Bahnstromerzeugung bewirken, dass die Schienenverkehrsunternehmen deutlich klimafreundlichere Beiträge im Verkehrssektor erbringen als andere motorisierte Verkehrsarten. Durch Verkehrsverlagerung etwa von der Straße auf die Schiene können erhebliche Treibhausgasemissionen im Vergleich zu heute vermieden werden – so liegt der Klimavorteil des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Lkw nach Angaben des Umweltbundesamtes ungefähr bei einem Wert von 1:6. Gleichwohl muss und kann auch Bahnstrom in der Zukunft mit weniger Treibhausgasemissionen erzeugt werden und vergleichsweise zügig komplett emissionsfreien Verkehr auf der Schiene ermöglichen. Diese Perspektive spielt auch in den Klimaschutzprogrammen und -zielen der Bundesregierung seit jeher eine große Rolle. Eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene bewirkt neben dem allgemeinen Verkehrswachstum auf der Schiene und trotz einer weiteren Senkung des spezifischen Stromverbrauchs unter Umständen einen höheren Gesamtstromverbrauch. Die Energiekosten stellen 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.

Die ökologischen Vorteile der Schiene bilden sich jedoch nicht in den Kosten ab, was eine anhaltende Fehlsteuerung im Verkehr zu Gunsten der Straße zur Folge hat. Wir fordern ein Gesamtkonzept, welches Anreize schafft, um das politische Ziel einer nachhaltigen Verkehrswende tatsächlich umzusetzen. Das an den Emissionshandel angelehnte Konzept der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Abgabe verrechnet 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.

Gütertransport ist per se ein margenschwachtes Geschäft und trägt nur in geringem Maße zu den Gesamtkosten eines Produkts bei. Ungleiche Behandlung bei staatlich festgesetzten Abgaben belastet den Schienensektor in hohem Maße im Wettbewerb mit dem Lkw. Güterbahnen zahlen für jeden gefahrenen Kilometer im gesamten Eisenbahnnetz Trassenpreise, Lkw und Binnenschiffe sind im Gegensatz nicht nur teilweise von Abgaben für die Nutzung der Verkehrswege befreit, sondern die Lkw-Maut wird nur für Fahrzeuge mit mehr als 7,5 t Gesamtgewicht und nur auf knapp 7 Prozent des Straßennetzes erhoben (ausschließlich auf Autobahnen und Bundesstraßen).

Die Lkw-Maut unterstützt die Verkehrsverlagerung zwar grundsätzlich, führte aber bisher hauptsächlich zu einer effizienteren Verkehrsabwicklung und zum Einsatz emissionsärmerer Fahrzeuge. Durch eine weitere Spreizung nach Zeiten oder Emissionsklassen kann dieser Effekt noch gesteigert werden. Größere Verlagerungswirkungen sind dagegen erst bei höheren Gebührensätzen, wie sie etwa in der Schweiz erhoben werden, zu erwarten. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass durch diese Abgabengestaltung vor allem die Verkehrsmittelwahl positiv beeinflusst wird, wohingegen die Auswirkungen auf die Endverbraucher wegen des insgesamt geringen Anteils von Transport- an den Gesamtkosten kaum spürbar sind.

Während im Schienenverkehr der ohnehin überdurchschnittliche Anteil erneuerbarer Energien weiter ansteigt, wachsen auch die Kosten für Klimaschutzabgaben. EEG-Umlage, Emissionshandel und KWK-Umlage werden nur für Strom und nicht für Lkw- oder Schiffsdiesel erhoben, so dass im Verkehrsmarkt einseitig die Schiene belastet wird.

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 – wie es die Monopolkommission empfohlen hat – aufarbeiten lassen. Der derzeitige Bundesverkehrsminister hat diesem Vorschlag leider kürzlich erneut eine Absage erteilt.

#### **Modulnr.: 04.18: Technologische Impulse für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft**

Maßstab für das Innovationstempo im Schienengüterverkehr sind der Kundennutzen für die verladende Wirtschaft, die hohe Innovationsgeschwindigkeit in der Logistik und im Straßenverkehr sowie der dringend benötigte Beitrag zur Klima- und Umweltentlastung.

Besonders relevante Innovationen, deren Umsetzung die öffentliche Hand und die beteiligten Branchen vorrangig forcieren sollten, richten sich auf die Automatisierung und Digitalisierung der ersten und letzten Meile und die intermodale Logistik. Wir begrüßen die technologieoffene Förderung von Innovationen – im Güterverkehr auch jenseits der wichtigen Digitalen Automatischen Kupplung (DAK).

Nähere Informationen entnehmen Sie bitte auch hier unserem anhängenden Positionspapier.

#### **Themenfeld 7: Wohlstand und Wirtschaftsordnung**

##### **Modulnr. 07.01: Wettbewerb europäisch, verantwortungsvoll und marktwirtschaftlich denken**

Dem kürzlich veröffentlichten Marktbeobachtungsbericht der Bundesnetzagentur zufolge haben die nicht zur Deutschen Bahn AG gehörenden Güterbahnen bereits 2019 einen Marktanteil von 54 Prozent am deutschen Schienengüterverkehrsmarkt erreicht. Destatis und der DB zufolge lag der Wert sogar noch etwas höher und wir gehen davon aus, dass er auch 2020 wie in den Jahren zuvor angewachsen ist. Ohne die nicht zum DB-Konzern gehörenden

Güterbahnen und ihre Innovationsimpulse hätten der Schienengüterverkehr nicht mit dem Wachstum auf der Straße mithalten können.

Nach unserer festen Überzeugung sind nur die Infrastrukturen (Netz, Bahnhöfe/Verladeanlagen; Bahnstromnetz; IT- und Kommunikationsinfrastrukturen) als natürliche Monopole ein Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Schienenverkehr ist hingegen eine Leistung, die in einem wettbewerblichen Regime besser als durch Monopolisten – besonders solche in öffentlicher Hand – erbracht werden kann. Die verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland beweisen das jeden Tag aufs Neue. Das zeigt nach unserer Ansicht: Wenn der Schienenverkehr seinen Anteil an der Verkehrsleistung ausbauen soll, wie es alle Klimaschutzpläne und -Programme des Bundes zu Grunde legen, brauchen wir keine Umkehr in Richtung Staatsbahn, sondern eine effiziente Infrastrukturpolitik, kunden- und wachstumsorientierte Infrastrukturbetreiber und bei den Verkehrsanbietern auf der Schiene mehr Wettbewerb und nicht weniger.

### **Modulnr. 08.01d. 08.01c: Finanzierung im Green Deal für Wirtschaftswachstum nutzen/ Freiraum für nachhaltige Innovationen**

Unser Verband weist seit langem darauf hin, dass der Schienenverkehr für Investitionen nicht attraktiv genug ist. Die finanziellen Anforderungen sowohl an die Infrastruktur als auch an das rollende Material sind sehr hoch, insbesondere im Hinblick auf die Ziele der europäischen Klima- und Verkehrspolitik.

Die Forderung, die Attraktivität des Eisenbahnsektors für Investitionen zu erhöhen, wurde bereits im „Masterplan Schiene“ im Aktionsfeld 3.6.1 beschrieben, der im Juni 2020 vom Verkehrsministerium veröffentlicht wurde. Die Dringlichkeit und Relevanz spiegelt auch die Tatsache wider, dass der vereinbarte Zeithorizont für die Umsetzung dieser Maßnahme im Jahr 2021 liegt.

Ein EU-weites Klassifizierungssystem für nachhaltige Investitionen muss die klima- und verkehrspolitischen Ziele der Europäischen Kommission und Deutschlands unterstützen und in keiner Weise behindern.

### **Modulnr. 08.18: Planungen beschleunigen**

Unzureichende Kapazitäten durch die zu geringe personelle Ausstattung bei der DB Netz AG und den Verwaltungsgerichten führen zu erheblichen Verzögerungen bei Bauvorhaben. 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 geprüft werden, zusätzliche Planerkapazitäten innerhalb des Verkehrssektors umzuschichten.

### **Modulnr. 09.05: Nationale Smart-City-Strategie**

Der Schienengüterverkehr muss 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 einer Verschiebung des Konsums zu Gunsten des 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 Verkehrsfarkt 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 Praxispartnern umgesetzt werden.

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