

Drei-Stufen-Programm - Investitionen für einen nachhaltigen Gütertransport in und nach der COVID-19-Pandemie

Der Straßengüterverkehr ist das Sorgenkind des Klimaschutzes: Dieserverbrauch und CO₂-Emissionen und sogar der Marktanteil des Straßengüterverkehrs kannten in den vergangenen guten Jahren nur eine Richtung: aufwärts. Der aktuelle Einbruch im Gütertransport durch die Pandemie könnte nun die Weichen für die Verkehrswende nach der Krise stellen. Was aber geschieht gerade: Dumpingpreise und extrem niedrige Spritpreise ziehen Verkehre auf die Straße, die Krise birgt die Gefahr, das Ziel der Verkehrsverlagerung erneut krachend zu verfehlen.

Ein Stufenplan, dessen Hebelwirkung privates Kapital für langfristig gesicherte und zukunftsfähige Modernisierungsinvestitionen durch staatliche Investitionen und Investitionshilfen mobilisiert, soll den schienengebundenen Güterverkehr in Deutschland in der COVID 19-Pandemie stabilisieren und als langfristig wichtigsten Treiber der Verkehrswende aus der Krise heraus führen.

Stufe 1: Die heutige Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs muss mit einem Stabilitätsfonds¹ über die Krise hinweg gewährleistet und dadurch nicht zuletzt der Modal-Split während der Pandemie mindestens gehalten werden. Dies kann durch Beihilfen und schnelle Umsetzung regulatorischer Maßnahmen (ordnungsrechtlicher Rahmen, Senkung der Steuer- und Abgabenbelastung, diskriminierungsfreie Bedingungen) erfolgen.

Stufe 2: Die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs muss temporär zusätzlich gestärkt werden, weil die Rahmenbedingungen aktuell zu einem ruinösen Wettbewerb und resultierenden Verlagerungen von der Schiene zurück auf die Straße führen. Dies kann über eine befristete Erhöhung der Trassenpreisförderung auf 100 Prozent erfolgen. Bei einem angenommenen Rückgang der Transporte von 25 Prozent im Jahr 2020 könnte für fast drei Monate die Trassenpreisförderung auf 100 Prozent gesetzt werden, ohne dass hierfür zusätzliche Mittel erforderlich wären.

Stufe 3: Kostensenkende, kundenorientierte und klimawirksame Innovationen im Güterverkehr zur stärkeren Nutzung der Schiene müssen im Rahmen eines Investitionsprogrammes über die bisher vorgesehenen Programme hinaus massiv gefördert werden. Die Wirtschaft profitiert dadurch als Produzent und Nutzer.

Die folgenden Vorschläge für Investitionen in der Stufe 3 sehen wir als zielführend an:

¹ Pressemitteilung (23.04.2020): Schienengüterbranche fordert nachhaltige Konjunkturprogramme und Sofortmaßnahmen. https://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/news/2020/200423_pm_gueterverkehr_top-3.pdf

Noch in 2020 (zusätzlich 50 Millionen Euro):

- Am Verbrauch bemessene Förderung des Einsatzes erneuerbarer Energien durch elektrisch oder hybrid angetriebene Lokomotiven sowie Abwrackprämie für sehr alte Triebfahrzeuge (vor allem Ersatz von Dieselloks und E-Loks ohne Rekuperation).
- Innovationsprämie (analog Abwrackprämie) für die Beschaffung innovativer (5L)-Güterwagen und moderner KV-Wagen, orientiert und optimiert für den Transport bisher „bahnuntypischer“ Güter, wie z.B. Lebensmittel, Halbfabrikate, Konsumgüter. Die Digitalisierung der Ressource Güterwagen muss unter endkundenorientierter, betrieblicher, instandhalterischer und zuverlässigkeitsorientierter Zielsetzung mithilfe innovativer Sensorik voran getrieben werden.
- Förderung der Entwicklung alternativer Verkehrskonzepte unter besonderer Berücksichtigung eines hohen Automatisierungs- und Digitalisierungsgrades. Dabei ist es unerlässlich, dass Straße und Schiene zusammen diese neuen Konzepte entwickeln, Piloten initiieren und schließlich realisieren.
- Zusätzliche Instandhaltungsmittel (Strecke und Vegetationskontrolle) unter der Annahme ausreichender Baukapazitäten
- IT-Erneuerung in der Infrastruktur, die u.a. eine fortwährende Synchronisierung von Verkehrsmitteln, Verladern und Infrastrukturinformationen ermöglicht.
- Eine schnelle Anpassbarkeit an geänderte Gleispläne muss durch die schnellere Einführung digitaler Stellwerke gewährleistet werden.
- Die Verfügbarkeit der Infrastruktur (Störungen von Weichen und Stellwerken, Klimaeffekte (Stürme, Schnee, Überschwemmungen, etc.), Baustellensperrungen und schnellere Störungsbeseitigung) muss zusätzlich gefördert werden.
- Lichtraumprofilkarten proaktiv erneuern für großvolumige Transporte (GC statt G1-Wagen)

Fortführung der o.g. Maßnahmen zusätzlich ab 2021 (mit einem Gesamtvolumen von 300 Millionen Euro):

- Zusätzliche Mittel für Planung und Dialogverfahren für zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen
- Kleinere und mittlere Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur
- Förderung von horizontalen Umschlagsanlagen und innovativen Ladesystemen für Trailer

Fortführung der o.g. Maßnahmen zusätzlich ab 2022 (mit einem Gesamtvolumen von 200 Millionen Euro):

- Teststrecke(n) als Pilotvorhaben der vollautomatischen ersten und letzten Meile im Rahmen der Weiterentwicklung der Umschlagstechniken und des automatisierten Betriebs inkl. der Entwicklung und Einführung des vollautomatischen, personenfreien Rangierens
- Ausreichende Mittel zur Streckenelektrifizierung
- Finanzielle Ausstattung des DZSF wie ursprünglich im Masterplan vorgesehen
- Einführung der Automatischen Bremsprobe
- Nachrüstförderung für Lokomotiven auf ETCS