



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

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Herren

- Lars Klingbeil, MdB
- Herrn Michael Kellner, MdB
- Herrn Dr. Volker Wissing, MdB

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

Berlin, 18. November 2021

Güterverkehr – Maßnahmen für die besondere Herausforderung im Klimaschutz

Sehr geehrte Herren,

ganz offenbar gehört die Verkehrspolitik zu den besonders kontrovers behandelten Themen in den Koalitionsverhandlungen. Die Wissenschaft und das Umweltbundesamt haben sehr deutlich gemacht, dass der notwendige relevante Beitrag des Transportsektors zur Erreichung der Klimaschutz- und weiterer politischer Ziele nur mit grundsätzlich bekannten, aber bisher nicht verfolgten Strategien zu erschließen ist. Konkret muss

- vor allem kurzfristig viel mehr Verkehr mit ressourcensparsamen Verkehrsmitteln bewältigt werden,
- energieeffiziente und klimafreundliche Antriebstechnologie eingesetzt werden sowie
- verkehrssparendes Verhalten unterstützt statt eindimensional Verkehrswachstum als Indikator des Wohlstands verstanden werden.

Vor allem der Güterverkehr, der deutlich stärker als der Personenverkehr wächst und mit Ausnahme der Eisenbahn bisher ausschließlich fossile Energieträger nutzt, muss auf einen grundsätzlich neuen Kurs gebracht werden.

Formelkompromisse oder Ziele, die nicht mit validierten Maßnahmen hinterlegt sind, helfen an dieser Stelle nicht.

Im landgebundenen Güterverkehr ist völlig klar, dass bei längeren Transporten die Schiene oder die Schiene plus elektrische Straßenfahrzeuge im Vor-/Nachlauf immer deutlich energieeffizienter sein werden als jede diskutierte Antriebstechnologie im Straßengüterfernverkehr. Ebenso klar ist, dass beim gegenwärtigen Dieselpreisniveau klimafreundlichere Antriebe von Straßenfahrzeugen planetenfern von der Wettbewerbsfähigkeit sind – dies gilt in besonderem Maße für synthetische Kraftstoffe aus erneuerbar erzeugtem Strom.

Schon weil die Mittel für eine flächendeckende Subventionierung fehlen, setzen wir uns bei Ihnen sehr klar für eine klare Priorität der Schiene als Rückgrat moderner Logistikketten ein.

Alle drei o.g. Ziele werden durch die Internalisierung externer Kosten und den Verzicht bzw. Abbau kontraproduktiver Subventionen und die Allokation knapper Mittel nach klaren Prioritäten unterstützt. Umgekehrt würde eine Beibehaltung des Status quo oder marginale Veränderungen auch im Transport keine Veränderung der Trends nach sich ziehen, ergo die Verkehrspolitik zur umstrittenen Dauerbaustelle der Koalition des Aufbruchs machen.

Aufbauend auf unserem [Schreiben](#) vom 29./30. September wollen wir daher die wichtigsten Stellhebel benennen:

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

1. Ersatz der geschlossenen Finanzierungskreisläufe durch das Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ und sehr deutliche Investitionspriorität bei der Schiene.
2. Abschmelzen des Dieselsteuerprivilegs.
3. Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Straßen und auf alle Lkw ab 3,5 Tonnen.
4. Moratorium bei der Umsetzung von Maßnahmen im Bundesfernstraßenausbaugesetz.
5. Ersatz der herkömmlichen Bundesverkehrswegeplanung (s. Entwurf für ein Bundesmobilitätsgesetz)
6. Verzicht auf eine starke Subventionierung von Lkw mit klimafreundlichen Antrieben (durch Mautbefreiung, Steuer, Kaufzuschüsse). Stopp der Subventionierung von gasbetriebenen Lkw. Bei der angekündigten CO₂-basierten Mautspreizung keine Anrechnung der erhobenen CO₂-Abgabe.
7. Schneller Einsatz vorhandener innovativer Technologien (Verladung Straße/Schiene, bei innovativen Güterwagen und Lokomotiven, kranbare Trailer für den Kombinierten Verkehr, Moderne IT für die Steuerung des Schienenverkehrs, neue Leit- und Sicherungstechnik auch für automatisierte Betriebe).
8. Harmonisierung des Kontrollumfangs der Tarif-, Arbeits- und Sozialvorschriften im gesamten Güterverkehrssektor.
9. Die Grundlast der Bahnstromversorgung sollte 2030 ohne fossile Energieträger gewährleistet sein.

Eine leistungsfähige Transportbranche muss wettbewerblich organisiert sein, um Innovation und Kundenfreundlichkeit zu gewährleisten. Verkehrs- und umweltpolitische Ziele der Regierung wird sie nach Maßgabe der staatlicherseits gesetzten Rahmenbedingungen leisten. Unsere Unternehmen sind bereit!

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer