

Klimaschutz im Güterverkehr: Parteien müssen S-Kurve vor der Zielgeraden nehmen

(Berlin, 19. November 2021) Vor Beginn des letzten offiziellen Verhandlungstages der Ampelparteien haben die Güterbahnen vor Floskeln statt Maßnahmen im Koalitionsvertrag gewarnt.

Die Ampel muss beim Güterverkehr nach Auffassung der Güterbahnen unbedingt mit dem bisher in der Verkehrspolitik gepflegten Prinzip „Reden statt Handeln“ brechen. Der dringende Appell des Vorstandsvorsitzenden des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE), Ludolf Kerkeling, lautet: „Der notwendige Klimaschutzbeitrag des Transportsektors muss mit grundsätzlich bekannten, aber bisher nicht verfolgten Strategien erschlossen werden.“ Der auch in den aktuellen Kontroversen der Ampel nicht im Rampenlicht stehende Güterverkehr muss nach Meinung Kerkelings „schon seiner großen Emissionen wegen auf einen neuen Kurs gebracht werden, zumal er deutlich stärker als der Personenverkehr wächst und mit Ausnahme der Eisenbahn fast vollständig mit fossilen Kraftstoffen betrieben wird. Mit annähernd 50 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr kommt fast ein Drittel der gesamten Verkehrsemissionen vom Lkw.“

Kerkeling: „Konkret müssen vor allem kurzfristig Transporte auf ressourcensparsame Verkehrsmittel verlagert werden. Lkw-Sattelaufleger müssen deswegen künftig so gebaut werden, dass sie in Terminals auf Eisenbahnwagen verladen werden können. Für die Zu- und Abbringer des klimafreundlichen Hauptlaufs auf der Schiene brauchen wir außerdem deutlich klimafreundlichere Straßenfahrzeuge.“ Für Kerkeling ist allerdings klar, „dass beim gegenwärtigen Dieselpreisniveau klimafreundlichere Lkw-Antriebe planetenweit von der Wettbewerbsfähigkeit entfernt sind – dies gilt in besonderem Maße für synthetische Kraftstoffe aus erneuerbar erzeugtem Strom.“

Schon weil die Mittel für neue Subventionen von klimafreundlicheren Lkw fehlten, müsse die Politik durch Subventionsabbau und der Anlastung ungedeckter Kosten sowie einer Neuordnung der Finanzströme ökonomische Anreize für die Verlader setzen, klimafreundlich zu transportieren. Der Maßnahmenmix im 2019 beschlossenen Klimaschutzprogramm – sehr niedrige CO₂-Abgabe, die der Lkw künftig mit der Maut verrechnen können soll, plus Mautbefreiung für klimafreundliche Lkw und Extra-Förderung für Gas-Lkw – habe „keine bis negative Klimaschutzeffekte“ produziert.

Kerkeling warnte daher abschließend vor „Formelkompromissen oder Zielen, die nicht mit validierten Maßnahmen hinterlegt sind.“ Eine faktische Beibehaltung des Status quo oder marginale Veränderungen würden die Verkehrspolitik zur umstrittenen Dauerbaustelle der Koalition des Aufbruchs machen und das Bundesverfassungsgericht zu schärferen Maßnahmen veranlassen. „Der Vertrag von Paris gilt, auch wenn Glasgow vielleicht den Eindruck erweckt hat, Deutschland müsste auf China oder Indien warten.“

Das Schreiben mit den aus Sicht der Güterbahnen neun wichtigsten Stellhebeln finden Sie [hier](#).