

Fail mit Ansage: Klimaschutz-Sofortprogramm unzureichend

(Berlin, 03. Mai 2022) Der bekanntgewordene Entwurf für das gesetzlich notwendige Klimaschutz-Sofortprogramm würde nach Einschätzung der Güterbahnen einer verfassungsrechtlichen Überprüfung nicht standhalten. Im vom Bundesverkehrsministerium verantworteten Güterverkehrssektor sind sowohl die CO₂- als auch die Kostenwirkung der Maßnahmen diffus.

„Bereits im Jahr 2021 wurden die erlaubten Werte im Verkehrssektor um rund 3 Mio. Tonnen CO₂ verfehlt. Wenn die bis 2030 prognostizierte Klimalücke von 271 Mio. Tonnen CO₂, zu der der Güterverkehr mehr als ein Drittel beiträgt, geschlossen werden soll, ist schnelles und entschlossenes Handeln und klare Priorität für die Schiene erforderlich“, sagte Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen, dem der Entwurf bereits vorliegt. „Das Konzept liegt dagegen auf der Linie der bisherigen unentschlossenen Politik. Es fehlt an Maßnahmen, die das Ziel Klimaschutz zielgerichtet verfolgen. Stattdessen baut es darauf auf, den Straßengüterverkehr durch unpräzise Förderversprechen auf dem Papier zum Klimafreund zu erklären.“

Konkret kritisiert der Güterbahnen-Chef, dass die CO₂-Effekte der Maßnahmen nicht quantifiziert und damit wirklich sinnvolle Ansätze außen vor bleiben. So leiste die vorgeschlagene Verbesserung der Effizienz von (Lkw)-Trailern einen sinnvollen, aber sehr kleinen Beitrag zum Klimaschutz, wohingegen die flächendeckende Kranbarkeit der Sattelaufleger um Größenordnungen mehr CO₂ einsparen könnte, weil damit die Trailer im Hauptlauf mit dem umweltfreundlichen Güterzug transportiert werden könnten.

Statt klimaschädliche Subventionen abzubauen und damit klimafreundliche Alternativen wettbewerbsfähiger zu machen, verliert sich das Konzept in nicht bezifferten Ankündigungen zur Förderung klimafreundlicher Antriebe für den Straßengüterverkehr. Dass die Regierung aus dem Desaster mit der Förderung von Erdgas-Lkw etwas gelernt hätte, wird aus dem Text nicht ersichtlich. Sollte die Regierung die Mehrkosten eines Antriebstauchs beim Straßengüterverkehr finanzieren wollen, statt Güter auf die Schiene zu verlagern, prophezeit Kerkeling Schiffbruch für Regierung und Klimaschutz. „Die notwendigen Summen wären den Steuerzahlenden nicht vermittelbar, zumal es eine so schnell verfügbare, kostengünstigere und energieeffiziente Alternative gibt: die Güterbahnen“, so Kerkeling.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die andauernde Unterfinanzierung des Verkehrsträgers Schiene, die mit diesem Konzept nicht beendet wird. 3 Mrd. Euro ab 2027 für den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur kommen deutlich zu spät, dieser Betrag müsste bereits ab sofort fließen und bis zum Ende des Jahrzehnts auf 6 Mrd. Euro gesteigert werden. „Uns fehlt das klare Bekenntnis: Einerseits will man 25 % Marktanteil für den Schienengüterverkehr ab 2030, andererseits ist man nicht gewillt, die nötigen Investitionen zu tätigen. Die Infrastruktur ist bereits jetzt vielerorts überlastet. Die Ampel riskiert damit sehenden Auges den Kollaps des Schienensystems.“

Die Regierung muss den Entwurf mit Zahlen und Fakten hinterlegen und ihre Strategie schärfen, um Güter auf die Schiene zu bringen. Sonst bleibt das Gesetz ein zahloser Tiger.