

## Stellungnahme

zum Entwurf der Neuauflage 2016 der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie vom 30. Mai 2016



### Vorbemerkung

Die Bundesregierung hat unter Federführung des Bundeskanzleramts den Entwurf für die Neufassung 2016 der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet und am 31. Mai 2016 der Öffentlichkeit vorgestellt. Gleichzeitig bittet sie um Stellungnahmen und Verbesserungsvorschläge bis zum 31.07.2016.

Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)), kommt der Bitte gerne nach.

Unsere folgende Stellungnahme bezieht sich nicht auf den gesamten Inhalt des Entwurfs, sondern auf einzelne Aussagen zum Thema Verkehr.

### Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Der Verkehrssektor ist das Klimasorgenkind Nr. 1. Während andere Bereiche, wie Industrie, Energiewirtschaft und Handel ihre Emissionen deutlich senken konnten, verursacht der Verkehr in Deutschland heute genau so viele Treibhausgase wie im Jahr 1990, Tendenz steigend.

Die Umwelt- und Klimawirkungen der einzelnen Verkehrsträger fallen dabei sehr unterschiedlich aus. So emittieren Güterzüge (unter Berücksichtigung der Vorkette) in Deutschland, pro transportierter Tonne und Kilometer, nur rund ein Fünftel so viel CO<sub>2</sub> wie der Lkw. Im Personenverkehr sind die Bahnen über zweimal klimaschonender als der Pkw und mehr als dreimal klimafreundlicher als das Flugzeug.

Daher ist es folgerichtig, dass sich die Bundesregierung im Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt hat, Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Diese Absicht hat sie im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 wieder bekräftigt und angekündigt, die Güterbahnen zu stärken, damit der Güterverkehr insgesamt klimafreundlicher wird. Die Verkehrsverlagerung ist auch zentraler Bestandteil der aktuellen Nachhaltigkeitsstrategie, die die Bundesregierung im Jahr 2002 erarbeitet hat. Der Fortschritt der Verlagerungsbemühungen wird seitdem anhand des Indikators „Anteil des Schienenverkehrs an der Güterverkehrsleistung“ (11c) überprüft.

Umso erstaunlicher ist es, dass die Verkehrsverlagerung im vorliegenden Entwurf der überarbeiteten Nachhaltigkeitsstrategie keine Rolle mehr spielt. Auch der entsprechende Fortschrittsindikator wird nicht mehr erwähnt. Hier gibt es dringenden Nachbesserungsbedarf.

Wir empfehlen der Bundesregierung, ihre Nachhaltigkeitsstrategie in diesem Punkt zu überarbeiten und wieder anspruchsvolle Ziele für eine Veränderung des Modal Splits zugunsten energieeffizienter und klimaschonender Verkehrsträger zu formulieren. Solchen Zielen kommt eine konkrete Steuerungswirkung zu, da sie auf die Notwendigkeit politischen Handelns im Sinne einer konsequenten Verlagerungspolitik verweisen. Vor diesem Hintergrund sind folgende Ziele bis zum Jahr 2025 erreichbar:

- 25 Prozent Anteil des Schienenverkehrs an der Güterverkehrsleistung
- 15 Prozent Anteil des Schienenverkehrs an der Personenverkehrsleistung

Die Stärkung des klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene ist eine Maßnahme, mit der schon kurzfristig Erfolge beim Klimaschutz erreicht werden können. Die vorgeschlagenen Indikatoren sollten daher in die vorhandene Kategorie „Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen“ integriert werden.

In den Fortschrittsberichten sollten die erreichten Verlagerungserfolge wie bislang nachvollziehbar dokumentiert werden. Mit dieser Ergänzung stünde die fortgeschriebene Nachhaltigkeitsstrategie im Einklang mit der erklärten Absicht der Bundesregierung zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene.

Berlin, den 24. Juni 2016

Kontakt:

Martin Roggermann  
Referent für Verkehrspolitik  
Allianz pro Schiene e.V.  
Reinhardtstraße 31  
10117 Berlin

Tel. +49 30 2462599-31  
Fax +49 30 2462599-29  
E-Mail [martin.roggermann@allianz-pro-schiene.de](mailto:martin.roggermann@allianz-pro-schiene.de)