

## Stellungnahme

zum vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit vorgelegten Entwurf des Klimaschutzplans 2050 mit Stand 06.09.2016



## Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) hat ausgewählten Verbänden den Hausentwurf des Klimaschutzplans 2050 am 6. September 2016 per E-Mail zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 30. September 2016 eingeladen.

Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs und nach dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannter Verband (nähere Infos unter: [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)), kommt der Bitte gerne nach und übersendet dem BMUB folgende Stellungnahme, die sich auf das Kapitel Klimaschutz und Mobilität konzentriert.

## Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Die Allianz pro Schiene begrüßt die Erarbeitung eines Klimaschutzplans 2050 durch die Bundesregierung und unterstützt sie in der Absicht, bis zum Jahr 2050 ein nahezu vollständig treibhausgasneutrales Verkehrssystem zu realisieren.

Auch die klare Benennung der besorgniserregenden Situation des Verkehrs im vorliegenden Entwurf begrüßen wir. Heute ist der Verkehr das Klimasorgenkind Nummer eins und der einzige Sektor in Deutschland in dem der Treibhausgas-Ausstoß seit 1990 nicht gesunken ist. Andere Bereiche, wie das verarbeitende Gewerbe, die Energiewirtschaft und die Industrie konnten dagegen beachtliche Treibhausgasreduktionen realisieren.

Trotzdem ist das Kapitel Klimaschutz und Mobilität im aktuellen Entwurf des Klimaschutzplans 2050 nicht zufriedenstellend und oft inkonsistent. Vor allem die Klimaschutzpotenziale des Schienenverkehrs werden vernachlässigt.

So will die Bundesregierung „Maßnahmen zur Förderung der Elektrifizierung (...) des Straßengüterverkehrs ergreifen.“ (S. 44, Zeilen 3ff.). Gleichzeitig fehlt aber ein Vorhaben zum Ausbau der Elektrifizierung bei der Eisenbahn, obwohl erst 60 Prozent des Schienennetzes in Deutschland elektrifiziert sind.

Darüber hinaus will die Bundesregierung bei schweren Lkw durch „Anpassungen der Fahrzeuglänge“ – gemeint sind sogenannte Gigaliner oder Lang-Lkw (S. 41, Zeile 29f.) – Potenziale bei der Reduktion der Treibhausgas-Emissionen heben. Dieser Vorschlag in einem Klimaschutzplan ist mehr als überraschend. Praxiserfahrungen in Schweden haben gezeigt, dass die Zulassung größerer Lkw zur Verlagerungen von vom klimaschonenden Schienenverkehr zurück auf die Straße geführt hat. Gleichzeitig fehlt mit Blick auf den Verkehrsträger Schiene eine vergleichbare Ankündigung, die Schieneninfrastruktur schnellstmöglich für 740-Meter-Güterzüge auszubauen.

Im Mobilitätskapitel zeigt sich auch, dass der Entwurf des Klimaschutzplans dem Anspruch seines Titels noch nicht gerecht wird. Viel zu häufig werden Konzepte und Prüfaufträge angekündigt. Mit solchen Ankündigungen wird die Dekarbonisierung des Verkehrs bis 2050 nicht gelingen. Die Verkehrswende muss vielmehr jetzt eingeleitet werden, wenn wir das 2050-Ziel erreichen wollen.

Leider ist der vorliegende Entwurf im Hinblick auf die Ziele unkonkret und unvollständig. So ist vorgesehen, dass der Anteil der umweltverträglichen Verkehrsmittel – und damit auch der Schiene – im Personenverkehr „deutlich erhöht“ werden soll. Allerdings gilt diese unter Klimaschutzgesichtspunkten richtige Stoßrichtung nicht für den Güterverkehr. Vielmehr begnügt sich der Entwurf bei den Marktanteilen des Schienengüterverkehrs mit der Konservierung des Status quo, so heißt es:

*„Vor allem beim Schienengüterverkehr ist sicherzustellen, dass durch rechtzeitige und planvolle Investitionen in das Schienennetz die notwendigen Ausgangsbedingungen für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen werden, zumindest aber die prognostizierte Transportleistung auch tatsächlich erbracht werden kann.“*

Die prognostizierte Transportleistung bezieht sich hierbei auf die Verkehrsprognose der Bundesregierung, die eine Steigerung des Marktanteils der Güterbahnen bis 2030 um weniger als einen Prozentpunkt erwartet. Hier setzt der Klimaschutzplan des BMUB also leider keine eigenen Akzente.

Die Allianz pro Schiene geht dagegen davon aus, dass eine Steigerung des Marktanteils der Schiene im Personenverkehr auf 15 Prozent und im Güterverkehr auf 25 Prozent schon bis zum Jahr 2025 möglich ist. Voraussetzung dafür sind faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern und ein bedarfsgerechter Ausbau der Schieneninfrastruktur. Für die Weiterentwicklung des Klimaschutzplans schlagen wir daher die folgenden konkreten Maßnahmen vor.

- Abbau umweltschädlicher Subventionen im Verkehr – laut Umweltbundesamt inzwischen mehr als 24 Mrd. € pro Jahr.
- Beteiligung aller Verkehrsträger an der Finanzierung der Energiewende – nur der elektrische Schienenverkehr zahlt bislang die EEG-Umlage. Gleichzeitig stammen bereits 42 Prozent des Bahnstroms aus erneuerbaren Quellen.
- Entlastung der Schiene bei der Stromsteuer – Deutschland leistet sich EU-weit den zweithöchsten Steuersatz, während die meisten Länder die Schiene aus Umwelt- und Klimaschutzgründen vollständig befreien.
- Wettbewerbsfähige Trassenpreise durch eine Halbierung der Schienenmaut. Allein seit 2010 ist die Schienenmaut für Güterbahnen um mehr als 13 Prozent gestiegen, während die Lkw-Maut 16 Prozent günstiger wurde.
- Ausbau des Schienennetzes für Standardgüterzüge von 740 Metern Länge bis 2020.
- Ausbau wichtiger Knoten zur Umsetzung des Deutschland-Takts.
- Ausrüstung des Schienennetzes mit dem europäischen Signalsystem ETCS.
- Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen.
- Schienenorientierte Stadt- und Raumplanung.

Dass mit einer konsequenten Verlagerungspolitik schon heute deutlich höhere Marktanteile des klimafreundlichen Schienenverkehrs möglich sind zeigen Nachbarländer wie die Schweiz (40 Prozent) und Österreich (30 Prozent).

Als positive Aspekte des derzeitigen Entwurfs zum Klimaschutzplan 2050 verbleiben die Ankündigung, „den Verkehr betreffende Abgaben aufkommensneutral so umzugestalten, dass treibhausgasarmes Verkehrsverhalten auch zu einem spürbaren finanziellen Vorteil führt.“ (Seite 42, Zeilen 29ff.) Auch die Ankündigung, einen konkreten Plan zur Erreichung deutlich höherer Modal Split-Ziele für den öffentlichen Verkehr, den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt zu erarbeiten (S. 44) begrüßen wir. Hier stehen wir als Allianz pro Schiene mit unserer Expertise bereit und bringen uns gerne in den weiteren Prozess ein.

Berlin, den 30. September 2016

Kontakt:

Andreas Geißler  
Allianz pro Schiene e.V., Reinhardtstraße 31, 10117 Berlin  
Tel.: 030 / 246 259 930  
E-Mail: [andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de](mailto:andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de)

Martin Roggermann  
Allianz pro Schiene e.V., Reinhardtstraße 31, 10117 Berlin  
Tel.: 030 / 246 259 931  
E-Mail: [martin.roggermann@allianz-pro-schiene.de](mailto:martin.roggermann@allianz-pro-schiene.de)