



MEHR TEMPO FÜR EINE NACHHALTIGE VERKEHRS- UND MOBILITÄTSPOLITIK.

Eingereicht von: Allianz pro Schiene e.V.

Einleitung

Mobilität ist ein Gewinn in unserer modernen Welt und für uns alle Teil des täglichen Lebens: Menschen treten in Verbindung, Märkte wachsen zusammen. Eine weltweit stark verflochtene Wirtschaft, vielfältige Freizeitaktivitäten, die Lust am Reisen, aber auch eine Arbeitswelt, die immer mehr Flexibilität verlangt, machen uns zu einer Gesellschaft, die Mobilität großschreibt.

Doch der Verkehr stößt längst an seine Grenzen. Staus auf unseren Straßen verkehren Mobilität in Stillstand. Weite Wege gehen zulasten von Freizeit und Familienleben. Verkehr hat zudem dramatische Schattenseiten: Erschadet Mensch und Natur und ist ein Großemittent des klimaschädlichen CO₂. Anders als andere Wirtschaftssektoren hat der Verkehr seine Treibhausgasemissionen seit 1990 bislang nicht nennenswert reduziert. Die maximal zulässige Emissionsmenge nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz hat der Verkehr 2021 deutlich überschritten. Insbesondere der Straßenverkehr ist immer noch stark abhängig von fossilen Energieträgern.

Dies zeigt: Bei Verkehr und Mobilität herrscht schon seit längerem massiver Problemdruck. Die neu hinzugekommenen Krisen haben die Situation noch einmal verschärft: Die Märkte für fossile Energieträger stehen Kopf seit dem Krieg Russlands gegen die Ukraine. Die gesamte Gesellschaft steht vor der Herausforderung, den Energieverbrauch in allen Lebensbereichen drastisch zu reduzieren, und die Frage, wie Mobilität bezahlbar bleiben kann, treibt viele Menschen um. Zur Entwicklung der letzten Monate gehört aber auch: Das „9-Euro-Ticket“ hat in diesem Sommer einen regelrechten „Run“ auf Busse und Bahnen ausgelöst, und der Schienengüterverkehr hat in den letzten Jahren so stark zugenommen, dass das Schienennetz in Deutschland aus allen Nähten platzt.

Zusammengefasst: Ein „Weiter so“ in der Verkehrs- und Mobilitätspolitik ist weder sinnvoll noch möglich. Vielmehr ist davon auszugehen, dass nach der Energiewende die Verkehrswende eine zentrale Gestaltungsaufgabe der Politik in den kommenden Jahren sein wird.

Anforderungen an eine nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätspolitik

Das Leitbild der Nachhaltigkeit zielt auf eine Gestaltung der Zukunft, die die menschlichen Lebensgrundlagen nicht gefährdet, sondern möglichst dauerhaft erhält. Nach gängiger Definition, die von der 1995 bis 1998 tätigen Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages „Schutz des Menschen und der Umwelt“ geprägt wurde, umfasst die Nachhaltigkeit drei Säulen: Nachhaltigkeit ist demnach



die Konzeption einer dauerhaft zukunftsfähigen Entwicklung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Dimension menschlicher Existenz.

Eine nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätspolitik sollte daher ein Verkehrssystem anstreben, das

- klimaschonend und ressourcenschonend,
- energieeffizient,
- bezahlbar,
- zuverlässig und für alle zugänglich

ist.

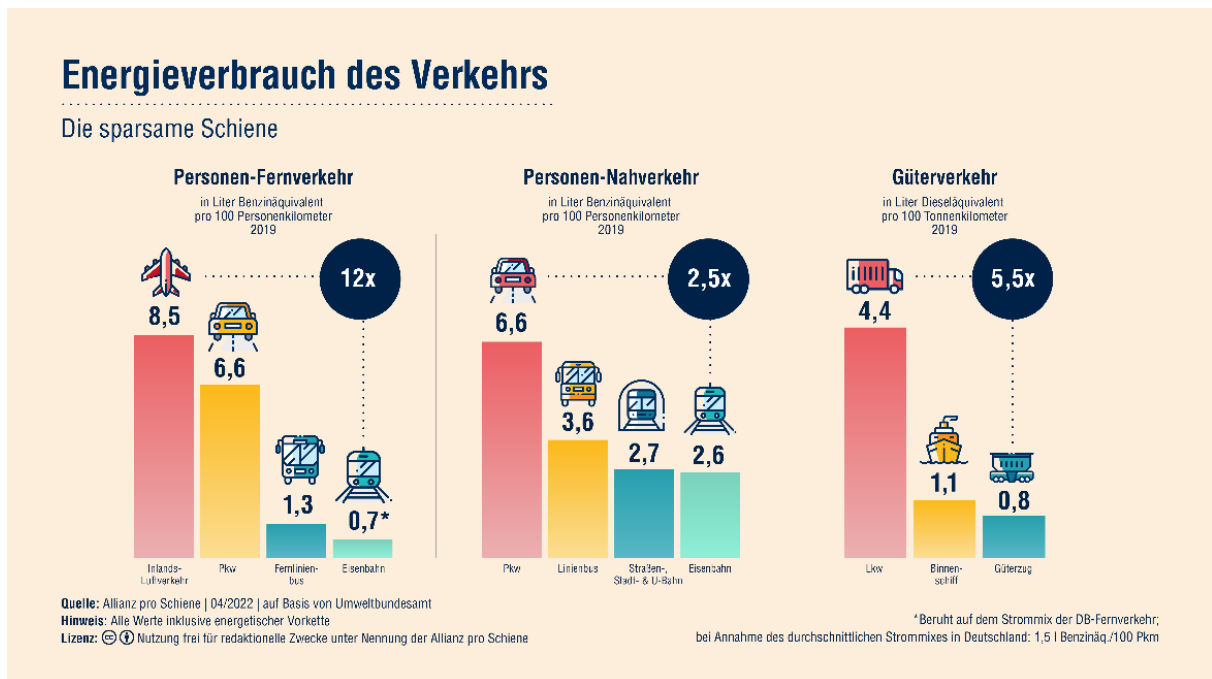
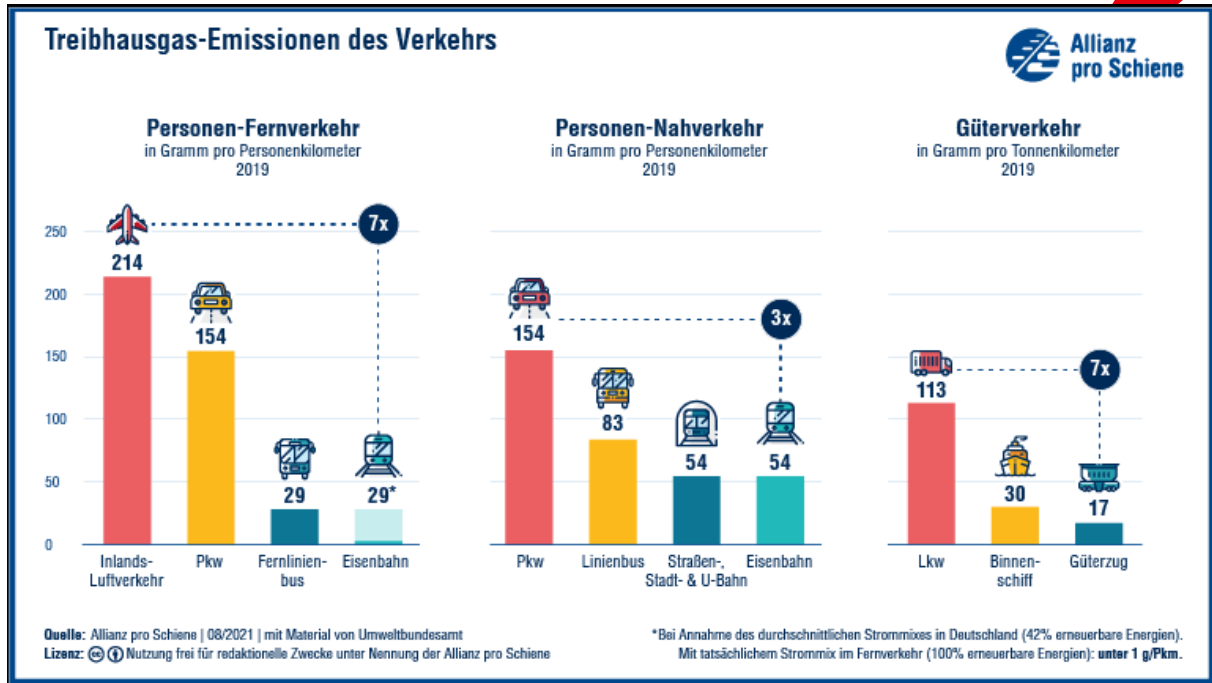
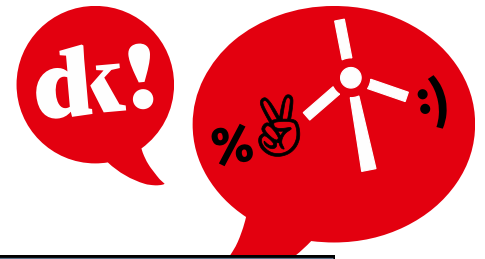
Mit Blick auf einen klimagerechten Wirtschaftsstandort Deutschland sind insbesondere Ressourcenschonung, Dekarbonisierung sowie Energie- und damit Kosteneffizienz Grundvoraussetzungen für zukunftsfähige Mobilität.

Wo stehen wir in Deutschland?

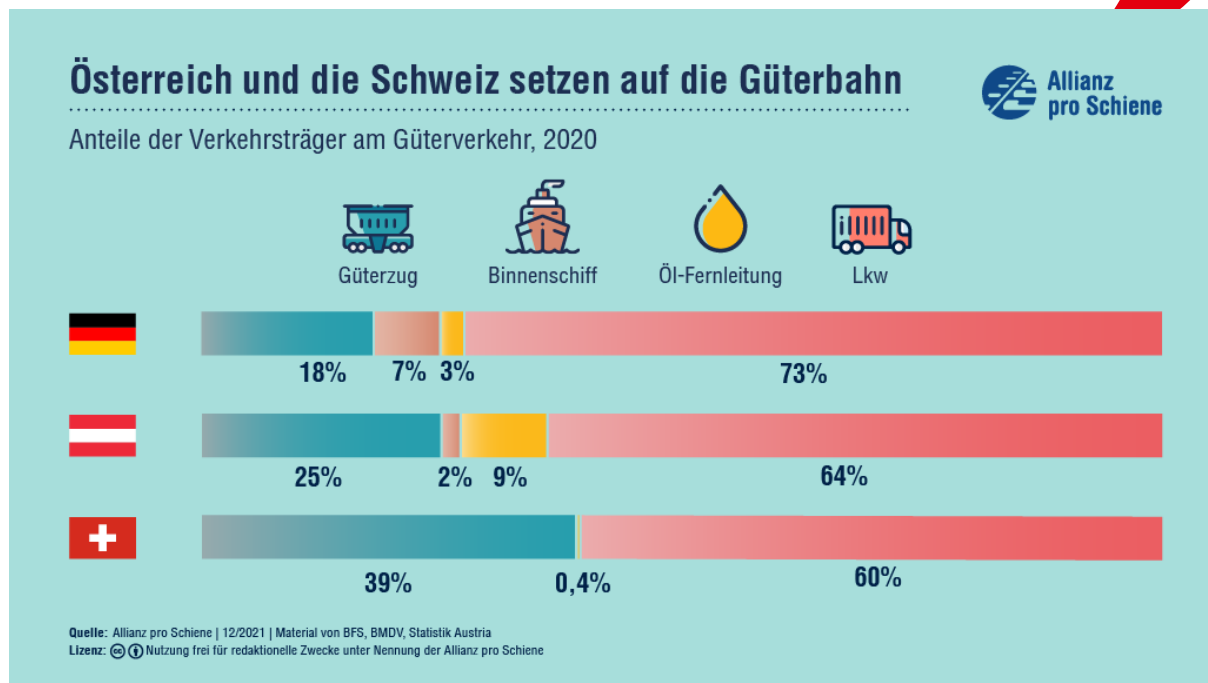
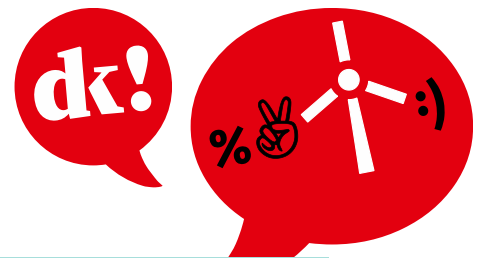
Der Veränderungsbedarf im Verkehrsbereich ist im Grundsatz unstrittig – auch in der Politik. So hat die Bundespolitik für den Wandel im Verkehr bereits verschiedene konkrete Ziele formuliert, die zu Nachhaltigkeits-Fortschritten führen sollen. Zu nennen sind hier z. B. Ziele für die Reduzierung des Endenergieverbrauchs im Verkehr, Ziele für die Reduktion des Flächenverbrauchs oder Ziele für die Reduktion der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors.

Allerdings: In kaum einen anderen Politikbereich werden die selbst gesteckten Ziele mit solcher Regelmäßigkeit verfehlt, wie im Verkehrsbereich. Kernproblem ist also offenbar weniger ein Erkenntnis-, als ein Umsetzungsdefizit. Tatsächlich sind die Hebel für ein effizienteres und ressourcenschonenderes Verkehrssystem bekannt: Verbesserung (also technische Optimierung der einzelnen Verkehrsträger), Verlagerung (also Veränderung des Verkehrsträgermixes zugunsten energieeffizienter und klimaschonender Verkehrsträger) und Vermeidung (also Einsparung vermeidbarer Transporte bzw. Fahrten).

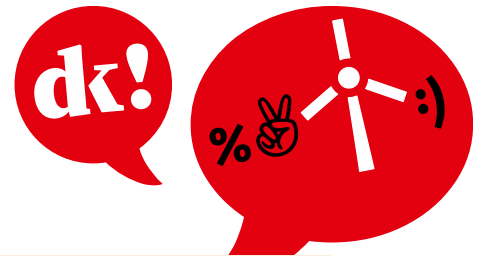
Insbesondere ohne spürbare Verlagerung auf energieeffiziente und klimaschonende Verkehrsträger ist die Mammutaufgabe der Dekarbonisierung des Verkehrssektors nicht zu stemmen. Der Schiene kommt hier auf Grund ihrer Leistungsfähigkeit und Energieeffizienz eine besondere Rolle zu. Der Schienenverkehr befördert die gleiche Transportleistung mit einem Bruchteil des Energieaufwandes und einem Bruchteil des Treibhausgasausstoßes im Vergleich zu den Alternativen auf der Straße oder in der Luft, wie die folgenden Zahlen des Umweltbundesamtes zeigen:



Bislang ist aber zu konstatieren, dass der Schienenverkehr in Deutschland deutlich unter seinen Möglichkeiten bleibt. Zwar ist der Marktanteil sowohl des Eisenbahnpersonenverkehrs als auch des Schienengüterverkehrs in den zurückliegenden Jahren leicht gestiegen. Trotzdem liegen die Marktanteile des Schienenverkehrs in Deutschland nicht nur deutlich unter den politischen Zielen, sondern auch deutlich unter den Werten vergleichbarer europäischer Länder.

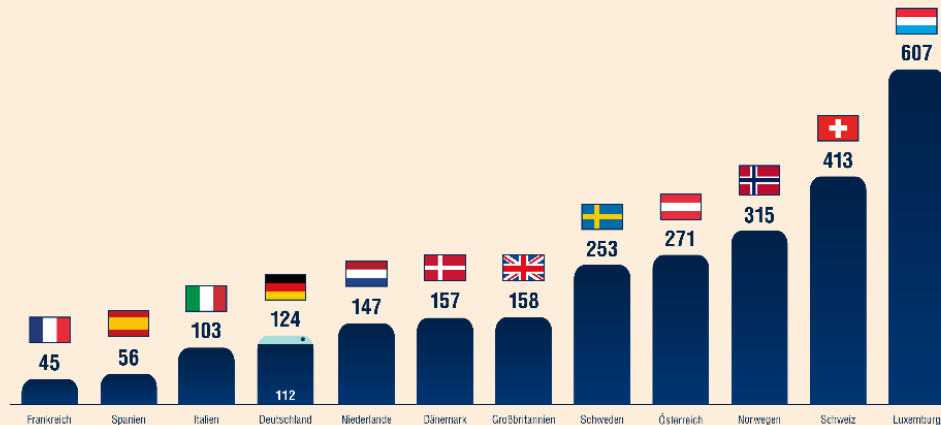


Hindernisse für mehr Verkehrsverlagerung auf die Schiene und höhere Marktanteile des Schienenverkehrs sind in Deutschland zum einen Fehlanreize, die sich aus einer Vielzahl umweltschädlicher Subventionen im Verkehr ergeben, und zum anderen zunehmende Kapazitätsengpässe im Schienennetz infolge jahrzehntelanger Unterinvestition. Obwohl Deutschland eines der wirtschaftsstärksten Länder in Europa ist, investieren andere europäische Länder deutlich mehr in den Ausbau des klimaschonenden Schienenverkehrs – und dies schon seit vielen Jahren. Die deutsche Zurückhaltung bei den Schieneninvestitionen steht dabei in bemerkenswertem Kontrast sowohl zur steigenden Nachfrage nach Schienenverkehr als auch zu den eigenen politischen Zielen.



Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur

Auf Bundesebene in ausgewählten europäischen Ländern, in Euro, 2021



Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2022 | mit Material von BMDV, EFV (Zusammenstellung VöV), BMK, MMTP, SGI Verkehr GmbH
Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

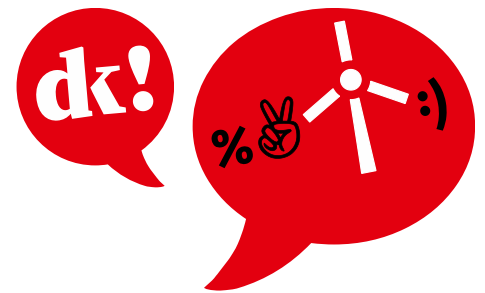
* 12€ nachgeholte DB-Eigenkapitalerhöhung für Infrastruktur aus 2020

Mehr Tempo wagen

Wichtig für die Gestaltung von gesellschaftlichen Transformationsprozessen ist sowohl eine klare Zielperspektive der Politik als auch die Rückkoppelung des Wandels mit Bürgern und Wirtschaft. Mit Blick auf die anstehenden Veränderungen von Verkehr und Mobilität agiert die Politik in Deutschland allerdings deutlich ängstlicher als die Gesellschaft selbst. Während die Politik zwar Ziele formuliert, die nur mit erheblichen Veränderungen des Verkehrsträgermixes zu erreichen sind, stellt sie aber zugleich vor allem die technische Optimierung des Status quo in den Mittelpunkt der Diskussion, und reduziert damit die Verkehrswende auf den – unbestritten nicht unwichtigen, aber keinesfalls ausreichenden – Teilaspekt der Antriebswende im Straßenverkehr. Bürger und Wirtschaft sind hier inzwischen deutlich weiter als die Politik.

Nicht erst der Erfolg des 9-Euro-Tickets hat gezeigt, dass die Menschen bereit sind, auf die Schiene und den öffentlichen Verkehr umzusteigen, wenn sie ein attraktives Angebot vorfinden. Ähnliches ist im Güterverkehr zu beobachten. Immer mehr Unternehmen suchen nach klima- und ressourcenschonenden Transportalternativen, und sind offen für die Einbindung des Schienengüterverkehrs in ihre Logistikketten. Dafür erwarten sie allerdings ausreichende Kapazitäten und Zuverlässigkeit.

Die deutsche Verkehrspolitik wäre vor diesem Hintergrund gut beraten, ihre traditionelle Status quo-Orientierung zu überwinden und an die in der Gesellschaft vorhandene Veränderungsbereitschaft anzuknüpfen. Dabei ist klar, dass die Ausgangslage für die anstehenden Veränderungen im Verkehr durchaus herausfordernd ist. Vor allem der Nachholbedarf bei den Infrastrukturinvestitionen ist enorm. Andererseits wurden wichtige konzeptionelle Vorarbeiten bereits geleistet:



Der 2020 vorgestellte Zielfahrplan für den künftigen Deutschlandtakt ist die Blaupause für die notwendige Angebotsoffensive, die den Menschen mehr Alternativen zum Straßenverkehr bringt, und die dafür notwendigen Ausbaumaßnahmen sind im Detail identifiziert. Im ebenfalls 2020 vorgelegten Masterplan Schienenverkehr sind über 80 konkrete Maßnahmen der Politik und des Sektors benannt, mit denen bis zum Ende des Jahrzehnts deutlich höhere Marktanteile des Schienenverkehrs und damit ein deutlich nachhaltigerer Verkehrsträgermix erreicht werden können. Der aktuelle Koalitionsvertrag auf Bundesebene bekennt sich ausdrücklich zum Deutschlandtakt, zur Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr und verspricht bei den Infrastrukturinvestitionen künftig Vorrang für die Schiene.

Mit anderen Worten: Alle Beteiligten wissen genauer als je zuvor, wie der vor uns liegende Wandel von Verkehr und Mobilität gestaltet werden kann. Sicherlich kein schlechter Zeitpunkt für die Sozialdemokratische Partei Deutschlands, in der von ihr geführten Bundesregierung mehr Tempo bei der Verkehrswende zu wagen.