

Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.

Bahnkunden-Verband fordert Wachstumsprogramm für Güterverkehr auf der Schiene

Presseinformation des DBV-Bundesverbandes vom 23. März 2016

Der DBV fordert die Bundesregierung auf, ihre eigenen Ziele zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene endlich ernsthaft zu verfolgen. In seiner nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hatte sich der Bund 2002 zum Ziel gesetzt, den Anteil der

Schiene am Güterverkehr von damals 17% auf 25% im Jahr 2015 zu erhöhen. Dieses Ziel wurde gründlich verfehlt. Der Anteil der Schiene beträgt heute wie damals 17%.

DB Cargo als Güterverkehrsparte der Deutschen Bahn AG hat nach Informationen des Wirtschaftsmagazins zudem noch die Schließung von 215 Güterverkehrsstellen und einen Arbeitsplatzabbau im vierstelligen Bereich beschlossen. Auf diese Weise wird der Anteil der Bahn am Güterverkehr vermutlich eher weiter sinken.

Betriebswirtschaftlich mag die Einstellung nicht kostendeckend betreibbarer Güterverkehrsstellen nachvollziehbar sein, volkswirtschaftlich und umweltpolitisch betrachtet ist dieser Schritt jedoch nicht hinnehmbar. Es würden weitere Güterverkehre auf die Straße verlagert und dort erhebliche volkswirtschaftliche Schäden verursachen, für die dann in erster Linie die Allgemeinheit aufkommen müsste. Insbesondere würden bei weiterem Wachstum des Straßengüterverkehrs die Aufwendungen für Straßenausbau und die Beseitigung von Straßenschäden ungebremst weiter steigen. Die Schadstoffemissionen des Verkehrs würde ebenso weiterhin anwachsen wie die Versiegelung von Landschaftsräumen und die Zerschneidung von Biotopen.

Um dieser negativen Entwicklung Einhalt zu gebieten ist es Aufgabe des Bundes, die generellen Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs weiter zu verbessern.

Hierzu zählen z. B.

- Netzausbau durch Zweigleisigkeit, Elektrifizierung, Abbau von Engpässen, Schaffung statt Abbau von Ausweich- und Anschlussstellen,
- verbesserte Förderung von Gleisanschlüssen,
- bessere Förderung der nichtbundeseigenen Bahnstrecken, diese dienen vielerorts - insbesondere in der Fläche - als Verbindungsglied zwischen dem Güterkunden und dem DB-Hauptnetz,
- Abbau von politisch verursachten Wettbewerbsnachteilen des Verkehrsträgers Schiene, beispielsweise durch Senkung der im europäischen Vergleich sehr hohen Stromsteuer.

Ein Beispiel für eine bahn- und damit umweltfreundlichere Verkehrspolitik ist unser Nachbarland Österreich, in dem es einen vergleichsweise hohen Anteil des Verkehrsträgers Schiene im Güter- wie auch im Personenverkehr gibt. Dort existiert ein Bundesprogramm „für die Beihilfe des Bundes für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen“, das auch mit geltendem EU-Recht vereinbar ist. Eine intelligente Förderung des Güterverkehrs trägt der Tatsache Rechnung, dass Güterverkehr auf der Schiene nicht nur als von vornherein profitabler Ganzzugverkehr sondern auch als Wagenladungs- oder kombinierter Verkehr ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Der DBV fordert daher, ein entsprechendes Programm auch in Deutschland aufzulegen.

Durch diese Zielsetzung wird auch ein Beitrag zum Erreichen der gemeinsamen europäischen Klimaziele (Vision/Road Map 2050: Reduzierung von 20% CO₂-Emissionen) geleistet werden. Ein „Weiter so“ als eine Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik hingegen wird mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit zur Verfehlung der Klimaziele führen.

Pressekontakt: Frank Petrovsky, Bundesvorstand Umweltschutz, Ruf 01 78 / 4 49 09 79