

Deutscher Bahnkunden-Verband

Deutscher Bahnkunden-Verband e. V. - Bundesverband - •
Wilmsdorfer Straße 113/114 • 10627 Berlin

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit
Referat KI 11

per Mail ksp2050@bmub.bund.de



Deutscher
Bahnkunden-Verband e.V.
Bundesverband
Wilmsdorfer Straße 113/114
10627 Berlin
Tel. (0 30) 63 49 70 79
Fax (0 30) 63 49 70 99

E-Mail:
bahnkunden@bahnkunden.de
www.bahnkunden.de

Datum
30. September 2016

Bundesvorstand:

Gerhard J. Curth, Berlin
Präsident
und Bundesvorstand Infrastruktur
Träger des Bundesverdienstkreuzes am Bande

Wolfgang Klapdor, Gimsheim
Vizepräsident
und Bundesvorstand Internationales

Frank Böhnke, Berlin
Bundesschatzmeister
und Bundesvorstand Länderaufgaben

Dipl.-Ing. Frank Petrovsky, Berlin
Bundesvorstand Umweltschutz

Georg Radke, Berlin
Bundesvorstand Güterverkehr

Dr. Wilfried Ruppert, Groß Kreutz
Bundesvorstand Verbraucherschutz

Dipl.-Ing. Christian Schultz, Berlin
Bundesvorstand Personenverkehr

Manfred Kurt Vormelker, St. Ingbert
Bundesvorstand Behindertenbelange

Sitz: Berlin; VR1 30 65 Nz
Amtsgericht Charlottenburg

Gemeinnützigkeit:
St.-Nr. 27/663/56555
Finanzamt Berlin f. Körperschaften I

! NEU ! Bankverbindung: **! NEU !**
GLS-Gemeinschaftsbank e. G.
IBAN DE08 4306 0967 1145 9255 00
BIC GENODEM1GLS

Gegründet 1990 in Berlin. Mitglied in



Klima-Bündnis



Hieraus hätte man die wichtigsten Instrumente einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik – Verkehrsvermeidung soweit wie möglich, andernfalls soweit wie möglich Verlagerung von Verkehren auf ressourcenschonende Verkehrsträger – ableiten können. Zahlreiche Vorschläge sind im Dialogprozess von verschiedenen Akteuren unterbreitet worden.

Im jetzt vorliegenden Entwurf fehlt ein Sektorziele für den Bereich Verkehr für 2050 sowie Zwischenziele für die Jahre 2030 und 2040. Daraus abzuleitende Verlagerungsziele – Fehlanzeige. Die Frage, wie man, beispielsweise in 10 Jahren, mit wesentlich weniger Aufwand an Verkehrsmitteln durch deren intelligente Verknüpfung das gleiche Maß an Mobilität wie heute ermöglichen kann, ist jedoch ausschlaggebend für eine soziale und umweltgerechte Verkehrspolitik. Der Trend, anstelle eines Privatautos verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen, ist insbesondere in Großstädten deutlich erkennbar.

Investitionen in den Schienenverkehr sowie in den gesamten Umweltverbund sind systematisch zu erhöhen. Hierfür sollte sich der Bund stärker engagieren. Die Mittel hierfür sind aus einer stärkeren Belastung der Verursacher der gegenwärtigen nicht nachhaltigen Mobilität zu gewinnen. Kurz gesagt: Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln muss preiswerter, die von Autos und Flugzeugen teurer werden. Ebenso ist im Güterverkehr der Schwerpunkt auf die Verlagerung auf die Bahn und die Binnenschifffahrt zu legen.

Es gibt in Europa Beispiele für gut funktionierende Alternativen zum Straßenverkehr. Die Schweiz oder Österreich investieren deutlich mehr in den Schienenverkehr, in den Niederlanden oder Dänemark gibt es eine bessere Infrastruktur für den Fahrradverkehr. Frankreich ist beispielhaft bei der Wiedereinführung der Straßenbahn in den Städten. Es zeigt sich: Dort wo es entsprechende Angebote gibt entwickelt sich auch der Modal Split zugunsten umweltverträglicher Verkehrsmittel.

Als Leitbild wird für 2050 das begrüßenswerte Ziel eines „weitgehend dekarbonisierten Verkehrs“ in Aussicht gestellt. Luftschadstoff- und Lärmemissionen sowie Flächenverbrauch sollen deutlich reduziert sein werden. Weiterhin wird erwähnt, dass „Potenziale der Verkehrsverlagerung ... durch Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur und intelligente multimodale Vernetzung verschiedener Verkehrsträger im Personen- und Güterverkehr ausgeschöpft“ sein würden. Es werden mehrere, erstrebenswerte Ziele genannt (geringere Lärm- und Schadstoffemission, reduzierter Flächenverbrauch, Stadt der kurzen Wege).

Entsprechend sollte ein Bundesmobilitätsplan nicht geprüft sondern auch erstellt und umgesetzt werden.

Wenn sich jedoch die vielen vorgeschlagenen konkreten Schritte, um zu den im Leitbild formulierten Zielen zu gelangen, im Klimaschutzprogramm nur in unverbindlicher Form wiederfinden, ist zu be-

fürchten, dass die Leitbilder ebenso wieder verschwinden werden, wie gegenwärtig die in der Vergangenheit formulierten Verlagerungsziele vom Straßengüterverkehr auf Eisenbahn und Binnenschifffahrt.

Die Entwicklung von alternativen Kraftstoffen und Antrieben konzentriert sich zu stark auf die Autoindustrie. Die anderen Verkehrsträger haben ebenfalls Potenzial, das es zu entwickeln gilt. Unter dem Stichwort „Förderung der Elektromobilität“ ist erneut nur der Straßenverkehr erwähnt. Der Verkehrsträger, der bereits jetzt zu 70% Elektromobilität ermöglicht, wird wiederum nicht erwähnt. So ist zu befürchten, dass Milliarden von Steuergeldern in die Markteinführung von Elektroautos fließen werden, obwohl noch gar nicht feststeht, ob sich die gegenwärtig favorisierte Form des batteriebetriebenen Elektrofahrzeugs überhaupt durchsetzen wird.

Zudem kann es nicht darum gehen, den gesamten, überbordenden Bestand an Straßenfahrzeugen, die gegenwärtig unterwegs sind oder auf der Straße stehen, durch Elektroautos zu ersetzen. Der Flächenverbrauch wird dadurch nicht sinken und so viel Strom lässt sich gar nicht umweltfreundlich erzeugen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.

Frank Petrovsky

Bundesvorstand Umweltschutz