



Kernmaßnahmen

„Deutschlandtakt“

Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, in dem sich zu Gunsten des Klimas seit 30 Jahren nichts getan hat: 2019 lagen die Emissionen exakt auf dem gleichen Niveau wie 1990. Wenn man die Emissionen aus dem internationalen, Deutschland berührenden Flugverkehr oder die Emissionen aus Biokraftstoffen, die in die Berechnungen gar nicht einbezogen werden, hinzuzählt, sind die Gesamtemissionen sogar gestiegen. Zu diesem anhaltend hohen CO₂-Ausstoß beigetragen hat vor allem die Dominanz fossiler Kraftstoffe, die immer weiter steigende Zahl von Pkw, immer massivere Fahrzeugmodelle im Personenverkehr sowie das steigende Verkehrsaufkommen im Güterverkehr.

Rund ein Fünftel aller Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) in Deutschland gehen auf den Verkehr zurück, davon 60 % auf den Pkw-Verkehr und etwa 30 % auf den Güterverkehr. Gerade deswegen ist die Umstellung auf batteriebetriebene Fahrzeuge - bei gleichzeitiger Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsalternativen - von so großer Bedeutung.

Da THG-Emissionen im Verkehrssektor zu 99 % in Form von CO₂ anfallen, ist die Strategie zur Dekarbonisierung dieses Bereichs von GermanZero mit dem Konzept der CO₂-Bepreisung abgestimmt. Mittelfristig sollte Deutschland versuchen den Verkehrssektor in einen europäischen Emissionshandel, welcher die Bereiche Industrie, Energiewirtschaft und Verkehr getrennt betrachtet, zu integrieren. Ein internationales Bepreisungssystem entfaltet eine größere Klimaschutzwirkung und verringert potenzielle *Carbon-Leakage-Effekte*.

Die CO₂-Vermeidungskosten im Verkehrssektor sind hoch. Daher wird die reine CO₂-Bepreisung nicht ausreichen, um den Bereich komplett zu dekarbonisieren. Es bedarf deshalb verschiedene unterstützende Maßnahmen sowie die Anpassung bestehender Mechanismen. Eine solche Maßnahme wird im Folgenden erläutert.

Worum geht es?

Der Deutschlandtakt beschreibt einen bundesweit abgestimmten Schienennetz- und Zugfahrplan (Fokus auf Fernverkehr), an den die Infrastruktur und Nahverkehrsplanung angepasst werden soll.

Was haben wir schon?

220 Städte - und damit 5,5 Millionen Menschen - haben seit 1996 ihre Fernverkehrsanbindung verloren. Um diesen Trend umzukehren, hat schon die alte Bundesregierung den „Deutschlandtakt“ ausgerufen, der für mehr Fahrten und kürzere Umsteigezeiten sorgen soll. Dafür setzt sie bislang primär auf den Schienenausbau, aber weniger auf die Erhöhung der Angebote in ländlichen, – für die Bahn ökonomisch unattraktiven Gebiete.

Im aktuellen Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP ist festgehalten, dass deutlich mehr in die Schiene als in die Straße investiert werden soll („wir wollen“), um prioritär Deutschlandtakt-Projekte umzusetzen, die bereits im BVWP festgeschrieben sind.

Außerdem wurde im Koalitionsvertrag festgehalten: *„Wir werden mehr Oberzentren an den Fernverkehr anbinden. Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absichern.“*

Was ist zu tun?

- Es fehlt an konkreten Beschlüssen und Einigkeit zum Inhalt des Deutschlandtakts. Und es fehlt am Willen des FDP-geführten Verkehrsministeriums, die Idee des Deutschlandtakts zu konkretisieren und voranzubringen.
- Wir fordern die Schaffung eines gesetzlichen Rahmens für den deutschen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Die Kompetenz soll auf Bundesebene liegen und eine entsprechend verantwortliche Stelle / Behörde soll geschaffen werden.
- Wir fordern weiter, dass der Deutschlandtaktplan / SPFV-Plan konkret wird und damit festschreibt, welche Orte, Verknüpfungspunkte, zu befahrende Linien, Taktfolge und tägliche Bedienungszeit der einzelnen Linien sowie Trassenbündel im Deutschlandtakt enthalten sein werden.
- Außerdem soll ein Bahnhof mit SPFV-Anbindung für niemanden in Deutschland weiter als 50 km entfernt sein.
- Wir priorisieren bei der Umsetzung die Variante für den konzessionierten Fernverkehr, d.h. eine verantwortliche Stelle beim Bund bündelt die Trassen (wirtschaftlich attraktive und wirtschaftlich nicht attraktive Abschnitte) für die Konzessionen (befristete behördliche Genehmigungen) und bestellt den Fernverkehr. Dafür schließt sie mittelfristige Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ab, die über den Zeitraum dieser Verträge auch die vereinbarten Verbindungen bedienen müssen. Dadurch wird im Gegensatz zu anderen Varianten sichergestellt, dass auch für sich unwirtschaftliche Verbindungen dauerhaft zuverlässig bedient werden und nicht aus wirtschaftlichen Gründen unterversorgt bleiben.

Was nutzt es?

Der Deutschlandtakt gibt maßgeblich vor, wie das Schienennetz erweitert wird, erhöht die Attraktivität des Schienenfernverkehrs und verbessert die Anbindung in einigen bislang unterversorgten Regionen. Zusätzlich kann die Wartezeit zwischen Verbindungen reduziert und die Planbarkeit für Verkehrsbetriebe, Reisende und den Güterverkehr verbessert werden. Dadurch ist er ein wichtiger Pfeiler der Mobilitätswende und erfüllt zudem den verfassungsrechtlichen Auftrag für gleichwertige Lebensverhältnisse im Bereich der öffentlichen Mobilitätsangebote.

Gegenargumente

a) „Konzessionierter Fernverkehr unterbindet den eigenwirtschaftlichen Verkehr und damit Wettbewerb“

- In Tschechien und Großbritannien gibt es neben dem konzessionierten Fernverkehr auch eigenwirtschaftlichen Verkehr auf einigen Fernverkehrsstrecken.
- Außerdem: Ist eigenwirtschaftlicher Verkehr überhaupt erstrebenswert bei der Versorgung mit Mobilität? Mobilität ist ein gesellschaftliches Bedürfnis, das in höchstem Maße der Wirtschaft zugutekommt, gleichermaßen bei Konsum und Produktion.

b) „Der Deutschlandtakt erfordert den Ausbau von Strecke X. Das betrifft meinen Wahlkreis und meine Wähler wollen das nicht (Verkehrsbeeinträchtigungen, Baustellen, Lärmbelästigungen)!“

- Langfristig wird die Region dadurch massiv profitieren. Gute Anbindung an den Fernverkehr ist ein nicht zu unterschätzendes Kriterium bei der Ortswahl von Arbeitskräften. Besonders mit dem zunehmenden Fachkräftemangel könnte das den wirtschaftlichen Erfolg der Region sicherstellen.
- Außerdem: Aufgabe der Politik ist es, das Nötige möglich zu machen.

c) „Aber was ist mit den langen Vorlaufzeiten bei Planung und Umsetzung solcher Infrastrukturprojekte? Wäre eine kurzfristige Anpassung an neue Gegebenheiten / Bedarfe mit eurer Variante möglich?“

- Nein, eine kurzfristige Anpassung wäre nicht oder nur bedingt möglich. Das liegt aber leider in der Natur der Sache bei großen Infrastrukturprojekten. Deshalb ist es wichtig, die Weichen jetzt möglichst richtig zu stellen und dabei den Fokus richtig zu setzen. Aus unserer Sicht sind die beiden wichtigsten Aspekte für die zukünftige Verkehrspolitik die Klimaverträglichkeit und der Nutzen für die Verkehrsteilnehmer:innen. Deshalb haben wir uns für diese Variante entschieden.

- Deshalb drängt aber auch die Zeit: Wenn wir mit der Konkretisierung des Deutschlandtakts nicht bald vorankommen, können wir mögliche zusätzlich nötige Infrastrukturmaßnahmen ggf. nicht rechtzeitig identifizieren, um sie in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufzunehmen. Der BVWP hat zwar keinen verbindlichen Charakter, stellt aber die Grundlage für die Ausbaugesetze und die damit zusammenhängenden Bedarfspläne. Eine Aufnahme in den BVWP würde die Wahrscheinlichkeit auf Umsetzung deutlich erhöhen. Glücklicherweise stehen viele für den Deutschlandtakt nötigen Infrastrukturprojekte bereits im aktuellen BVWP. Darauf dürfen wir uns aber nicht ausruhen, denn die Bedarfe werden sich weiterentwickeln, insbesondere wenn es tatsächlich zu dem angestrebten Wechsel von der Straße auf die Schiene kommen soll.

d) „Aber das kostet so viel Geld!“

- Alle großen demokratischen Parteien im Bundestag haben sich für den Deutschlandtakt ausgesprochen, daher werden die meisten dafür nötigen Kosten so oder so anfallen. Kostenunterschiede zwischen den Varianten können erst dann seriös erörtert werden, wenn die Pläne konkret stehen.

Kontakt:

klimapolitik@germanzero.de

Downloads:

<https://www.germanzero.de/downloads#gesetzspaket>

