

Modernisierung und Elektrifizierung von SPNV-Strecken sowie technologische Alternativen zu Diesel-Loks vorantreiben

Nachhaltige Mobilität in der Fläche zum Erhalt des Wohn- und Wirtschaftsstandorts ist auch Beitrag zum Klimaschutz

Gerade in einer Volkswirtschaft wie Deutschland, die ihre Stärke und Stabilität insbesondere auch aus ihrer ausgeprägt dezentral mit starker Präsenz in der Fläche und mittelständisch aufgestellten Wirtschaft gewinnt, ist die Sicherstellung der Mobilität von Personen und Gütern von elementarer und herausragender Bedeutung für wirtschaftliche Entwicklung und eine unabdingbare Voraussetzung für die Lebensqualität und die soziale Teilhabe der Menschen. Neben einem leistungsfähigen Straßennetz und der Sicherstellung der immer mehr an Bedeutung gewinnenden digitalen Mobilität ist die flächenhafte Erschließung des Landes mit einem leistungsfähigen und modernen Schienennetz für den Güter- und Personenverkehr dazu eine unabdingbare Voraussetzung, die in Zeiten des Klimawandels an zunehmender Bedeutung gewinnt.

Der Klimawandel stellt auch den Verkehrsbereich vor große Herausforderungen. Neben der Digitalisierung und Vernetzung im Individual- und Öffentlichen Personen(nah)verkehr zur Schaffung intermodaler Mobilitätslösungen und intelligenter Verkehrssysteme kommt der Umstellung auf emissionsarme Antriebstechnologien entscheidende Bedeutung zu. Die Ziele des Pariser UN-Klimaabkommens und die vereinbarten europäischen und nationalen Klimaschutzziele werden ohne einen bedeutsamen Beitrag des Verkehrsbereichs, der für rund 20% der Treibhausgasemissionen verantwortlich ist, nicht erreichbar sein. Der Skandal um manipulierte Dieselfahrzeuge und die Diskussion um Fahrverbote haben zuletzt zudem vor Augen geführt, dass auch die gesundheitsgefährdenden Stickoxid(NOx)-Emission drastisch gesenkt werden müssen. Aufgrund der vielfältigen weiträumigen Verkehrsverflechtungen durch Wirtschaftsverkehre und durch Ein- und Auspendlerströme können und dürfen sich Anstrengungen zur Emissionsminderung nicht auf einzelne (inner-)städtische Bereiche beschränken, sondern müssen auch die Fläche und den Verkehrsbereich insgesamt erfassen.

Die Mobilität der Zukunft muss sicher, effizient und gleichzeitig nachhaltig gestaltet sein. Erforderlich sind breit greifende Emissionsminderungen im Straßenverkehr und eine stärkere Förderung emissionsarmer öffentlicher Verkehre in der Fläche (E-/Wasserstoff-Busse, CNG) ebenso wie eine flächendeckende Ertüchtigung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur, einschließlich der Beseitigung von

Engpässen, für eine weitere Verlagerung von (Güter- und Personen-)Verkehren auf die Schiene und störungsfreie Mischverkehre. Die Zukunft liegt auch hier in der E-Mobilität. Derzeit sind allerdings nur rund 60% des Schienennetzes elektrifiziert, vor allem auf den Nebenstrecken kommen daher meist Diesel-Lokomotiven zum Einsatz. Nur durch eine weitergehende Elektrifizierung der Schienenwege werden diese auch für den Güterverkehr attraktiver, da die besonders unwirtschaftlichen Traktionswechsel entfallen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Landkreistag die neue Bundesregierung auf,

- im Verkehrsetat ein Sonderprogramm zur Modernisierung und Elektrifizierung der bundeseigenen Schienenwege in der Fläche sowie von NE-Strecken aufzulegen, um die regionale Schieneninfrastruktur insbesondere für die lang laufenden SPNV-Relationen in und aus der Fläche und einen nachhaltigen Güterverkehr zu ertüchtigen und zu modernisieren. Die zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgesehenen Investitionen sind nicht ausreichend und müssen erhöht werden.
- Parallel dazu sind im Planfeststellungsverfahren deutliche Erleichterungen zu schaffen, um Infrastrukturmaßnahmen – auch zur Elektrifizierung von Schienenwegen – in spürbar kürzerer Zeit umsetzen zu können.
- Das bislang auf Forschungsprojekte beschränkte „Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff und Brennstoffzelle“ (NIP) muss in die Fläche getragen und breitwirksam der Einsatz innovativer Antriebstechnologien (Wasserstoff, Brennstoffzelle und Hybrid-Brückentechnologien) auf der Straße und auf Schienenstrecken gefördert werden, bei denen eine Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur unwirtschaftlich wäre.

Beschluss des Präsidiums des
Deutschen Landkreistages vom 26./27.9.2017