



## POSITIONSPAPIER

Gerolstein, 13. November 2024

# Jetzt handeln statt warten: Strategische Weichenstellungen für klima- neutralen Güterverkehr im ländlichen Raum

Die Emissionsberichte des Umweltbundesamts zeigen auf, dass insbesondere in den Sektoren Verkehr und Gebäude die ursprünglichen, im Klimaschutzgesetz festgehaltenen Emissionsziele weiterhin deutlich verfehlt werden. Nachdem durch die Änderung des Gesetzes die Sektorenverantwortung der Ministerien weggefallen war, gibt es keine sektorspezifischen Sofortmaßnahmen mehr, um die Klimaziele zu erreichen. Dadurch entfalten beschlossene Einzelmaßnahmen zwar punktuell Wirkung in ihrem Regelungsbereich, müssen aber keinen messbaren Beitrag zur Gesamtemissionsminderung des Sektors leisten. Die Folge: Es gibt keine ausreichende strategische Verzahnung der Maßnahmen, insbesondere im Verkehrssektor; damit droht ein Verfehlen der Klimaziele.

Der ländliche Raum wird bei vielen dieser Maßnahmen kaum konsequent beachtet. Die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse als einziges politisches Programm, das den ländlichen Raum in den Blick nimmt, zielt vor allem auf die Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von Nahversorgung, Medizin und Bildung ab. Der ländliche Raum ist aber auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, in dem fast 50 Prozent des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet werden. Er ist auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen, und könnte einen signifikanten Beitrag zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs leisten. Wir sind überzeugt von dem Standort und dem Potential des ländlichen Raums: als starker Wirtschaftsstandort und als wesentlicher Faktor für eine erkennbare Reduktion von Emissionen im Verkehrssektor. Um dieses Potential zu mobilisieren, ist Folgendes unerlässlich:

- 1. Sofortiges Handeln als Schlüssel zur erfolgreichen Transformation**
- 2. Zeitnah mittel- und langfristige Handlungsoptionen aufzeigen und gezielt vorantreiben**
- 3. Ganzheitliche Strategie jetzt aufstellen: Maßnahmen verzahnen, um Dekarbonisierungspotentiale zu erschließen**



## Die Transformation zur Klimaneutralität erfordert sofortiges Handeln

Unternehmen im ländlichen Raum können eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der Klimaziele spielen. Bei Gerolsteiner haben wir uns das Ziel gesetzt, unsere Emissionen in Scope 1 und 2 bis 2030 um 59 % gegenüber 2016 zu reduzieren. Dieses Ziel werden wir vorzeitig erreichen. Im Scope 3 haben wir dieselbe ehrgeizige Ambition – eine rasche Dekarbonisierung ist hier aber aufgrund unzureichender Infrastruktur für alternative Antriebe im ländlichen Raum und fehlende Schieneninfrastruktur nur eingeschränkt möglich. Hier dient unsere Region als Spiegelbild für den ländlichen Raum.

Um kurzfristig eine Reduktion der Emissionen in Scope 3 zu erzielen, setzt der Gerolsteiner Brunnen in Kooperation mit seinen Logistikpartnern seit Jahren vermehrt auf die Nutzung von Bio-LNG und HVO, die im bilanziellen Vergleich zu fossilen Kraftstoffen deutliche Emissionsminderungen aufweisen. Jedoch fehlt für tiefgreifende und weiterführende Investitionen in diese Technologien die dringend notwendige Planungssicherheit durch verbindliche Pfadfestlegungen und die Definition von Übergangsfristen für sinnvolle Brückentechnologien. So wurden diese beiden Kraftstoffe durch die Umstellung der Lkw-Maut auf einen CO<sub>2</sub>-Äquivalenz-basierten Ansatz nicht mehr oder gar nicht erst als emissionsfrei eingestuft und sind damit wirtschaftlich nicht konkurrenzfähig. Dabei könnten sie beide aufgrund der Emissionsminderung bereits jetzt und mit direkter Wirkung als wichtige Brückentechnologie dienen, bis die notwendige Infrastruktur für batterieelektrische Lkw oder andere erneuerbare Kraftstoffe verfügbar ist. Für Brückentechnologien müssen daher ausreichend lange Übergangsfristen definiert werden, um auch die finanziellen Vorleistungen der Wirtschaft für emissionsmindernde Kraftstoffe wie Bio-LNG zu berücksichtigen.

Für eine erfolgreiche Transformation zur Klimaneutralität sind langfristige, stabile Rahmenbedingungen notwendig, die Unternehmen Planungs- und Investitionssicherheit bieten. Neben klaren Zeithorizonten für den Einsatz von Brückentechnologien braucht es deshalb zusätzlich eine klare Pfadfestlegung, auf welche Antriebstechnologien in welchen Anwendungsfeldern gesetzt wird und wie ein verbindlicher Fahrplan zum flächendeckenden Ausbau der nötigen Infrastruktur aufgestellt sein soll. Der Staat muss verbindliche Entscheidungen treffen, Leitlinien schaffen und gezielte Förderprogramme aufsetzen, die sicherstellen, dass auch im ländlichen Raum erneuerbare Antriebe im Straßengüterverkehr sowie die zugehörige Infrastruktur kurzfristig vorhanden sind.

### → Schlussfolgerungen/Forderungen:

- Verlässliche und frühzeitige Festlegung, welche Kraftstoffe und Antriebe in Deutschland als klimaneutral eingestuft werden.
- Brückentechnologien ermöglichen: Fortführung der Förderung von Brückentechnologien wie Bio-LNG und HVO.
- Pfadentscheidung treffen: Mittel- und langfristige Planungssicherheit durch klare und stabile politische Vorgaben
- Paralleler Aufbau der notwendigen infrastrukturellen Grundlagen, um flächendeckende Nutzung alternativer Antriebe und Kraftstoffe mittelfristig zu sichern.



## **Langfristige Lösungen frühzeitig und strukturiert vorantreiben: Gezielte Investitionen in die Schiene und den Kombinierten Verkehr**

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen im Straßenverkehr wie die Förderung erneuerbarer Antriebe als Brückenlösungen und die Festlegung auf klare Zielpfade sind wichtige Schritte auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs. Doch um das Potential des ländlichen Raums bei der Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu stärken und seine Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern, bedarf es langfristig angelegter struktureller Veränderungen und einer gezielten Investitionspolitik.

Ein wesentlicher Baustein ist der intensivierete Ausbau der Schieneninfrastruktur. Der ländliche Raum verfügt vielfach nicht über eine güterverkehrsfähige Anbindung an das Schienennetz, was seine Wirtschaftskraft nachhaltig schwächt und seinen Beitrag zur Dekarbonisierung hemmt. Eine flächendeckende Ertüchtigung von Nebenstrecken durch Elektrifizierung und Erweiterungen sind essenziell, um den Unternehmen im ländlichen Raum eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu ermöglichen. In unserer Heimat, der Vulkaneifel, setzen wir uns dafür ein, dass die Eifelstrecke zwischen Köln und Trier elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut wird, um so eine bessere Anbindung des ländlichen Raums im Personenverkehr als auch die Nutzung durch den Güterverkehr zu ermöglichen. Nur durch diesen Ausbau kann die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in diesen Regionen gesichert werden. Die Rolle des ländlichen Raums sollte bei der Verkehrswegeplanung stärker gewichtet und die Nebenstrecken im Bundesverkehrswegeplan gezielt einbezogen werden. Zudem kann eine Betrachtung der Klimawirkung der jeweiligen Verkehrswege im BVWP zusätzliche Dekarbonisierungspotentiale aufzeigen. Das sollte in der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans über das Jahr 2030 hinaus zwingend aufgegriffen werden.

Darüber hinaus kann der Kombinierte Verkehr zwischen Straße und Schiene eine wesentliche Rolle für die Dekarbonisierung spielen. Im ländlichen Raum wird der Anschluss an die Schiene für den Güterverkehr nicht flächendeckend möglich sein; die Nutzung des Kombinierten Verkehrs kann hier die Lücke schließen. Dieser ist jedoch bisher nur unzureichend ausgebaut: Es fehlt an entsprechenden Terminals, und viele Auflieger und Waggons sind nicht für den Kombinierten Verkehr geeignet. Staatliche Förderprogramme sollten gezielt darauf ausgerichtet werden, den Ausbau der erforderlichen Infrastruktur zu fördern und die Nutzung des Kombinierten Verkehrs zu erleichtern.

### **→ Schlussfolgerungen / Forderungen**

- Berücksichtigung und Priorisierung des ländlichen Raums im Bundesverkehrswegeplan, insbesondere durch den Ausbau und die Elektrifizierung von Nebenstrecken
- Verstärkte Förderung des Kombinierten Verkehrs, inklusive des Ausbaus von Terminals und geeigneter Transportmittel



## **Für eine ganzheitliche Strategie zur Dekarbonisierung des ländlichen Güterverkehrs: Verzahnte Maßnahmen und langfristig gesicherte Finanzierung**

Sofortige Maßnahmen im Bereich des Straßengüterverkehrs und langfristig wirksame Planungen im Bereich der Schieneninfrastruktur sind Bestandteile einer erfolgreichen Verkehrswende im ländlichen Raum. Damit die Maßnahmen aber ihre Wirkung entfalten können, müssen sie effektiv miteinander verzahnt und aufeinander abgestimmt werden. Das geht nur mit einer ganzheitlichen Strategie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs. Sie leitet aus dem Zielbild der Klimaneutralität bis 2045 einen verbindlichen Fahrplan für Maßnahmen ab, definiert Meilensteine und Zwischenziele und bezieht dabei den ländlichen Raum konsequent ein. Sie schafft klare Zuständigkeiten und einen verlässlichen Rahmen, in dem Unternehmen Investitionsentscheidungen treffen können.

Erfolgsentscheidend ist, dass einer solchen Strategie das passende Finanzierungsinstrument zur Seite gestellt wird. Statt Gießkannenförderung nach Haushaltslage braucht es deshalb einen unabhängigen, mehrjährigen Infrastrukturfonds mit einer langfristig gesicherten Finanzierung, in dem auch die finanziellen Mittel für den ländlichen Raum gesondert verankert sind.

### **→ Schlussfolgerungen / Forderungen**

- Konsequent vom Ziel her denken: Ganzheitliche Strategie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs im ländlichen Raum, die die Verbindung zwischen Verkehrsträgern und Infrastruktur und Klimawirkung betrachtet
- Finanzierung über Verantwortlichkeiten und Haushalte hinweg durch eine Fondslösung

### **Auf den Punkt gebracht**

Die Verkehrswende muss insbesondere im ländlichen Raum zielgerichtet gestaltet und aktiv vorangetrieben werden. Es braucht eine klare Strategie, die kurz- und langfristiges Handeln miteinander verzahnt sowie Verkehrsträger und Infrastrukturausbau zusammendenkt. Je früher diese Strategie auf den Weg gebracht wird und klare Leitlinien zum klimaneutralen Verkehr der Zukunft festgelegt werden, desto effizienter und effektiver können langfristige Maßnahmen greifen und das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 erreicht werden. Es braucht jetzt verbindliche Aussagen der Politik, welche Antriebe in Zukunft genutzt werden können und wie die entsprechende Infrastruktur aufgebaut werden soll. Unternehmen, die bereits auf erneuerbare Technologien setzen, dürfen für ihre bisherigen Investitionen nicht abgestraft werden. Und es braucht einen klaren Plan, wie ein höherer Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene durch den Ausbau der Netze und die Stärkung des Kombinierten Verkehrs erreicht werden kann.



Um eine solche Strategie zu entwickeln, braucht es einen breiten überparteilichen Ansatz, und die enge Kooperation zwischen Bund, Ländern und Kommunen. Dabei wird ländliche Raum als Lebensort und als Wirtschaftsfaktor gezielt einbezogen. Daher ist die Schaffung eines Ministeriums für den ländlichen Raum unerlässlich, um die spezifischen Potentiale dieser Regionen umfassend zu erkennen, zu fördern und nachhaltig zu nutzen. Nur durch eine klare Ressortzuständigkeit kann gewährleistet werden, dass alle Belange des ländlichen Raums im Sinne des Wirtschafts- und Lebensraums systematisch und zielgerichtet in die politische Agenda integriert werden.

## KONTAKT

Ann Börries  
Unternehmenskommunikation / Public Affairs  
Gerolsteiner Brunnen GmbH & Co. KG  
Vulkanring  
54567 Gerolstein  
Tel. 06591 14-263  
Email: [ann.boerries@gerolsteiner.com](mailto:ann.boerries@gerolsteiner.com)  
[www.gerolsteiner.de](http://www.gerolsteiner.de)