

Report

Elektrifizierungspläne für Autobahnen - ein Weg in die verkehrspolitische Sackgasse

aus SIGNAL 05/2012 (November 2012), Seite 20-21 (Artikel-Nr: 10001138)
 Deutscher Bahnkunden-Verband

Um das Ziel einer Reduzierung der Kohlendioxid- Emissionen zu erreichen, muss auch der Verkehrsbereich einen Beitrag leisten. Dies gilt umso mehr, da künftig speziell im Güterverkehr eine erhebliche Zunahme prognostiziert wird.

Im Rahmen des vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) geförderten Projektes »Elektromobilität bei schweren Nutzfahrzeugen zur Umweltentlastung von Ballungsräumen« (ENUBA) war es Ziel zu untersuchen, wie sich der Lkw-Verkehr energieeffizienter und umweltfreundlicher gestalten lässt. Für dieses Projekt wurden 2010/2011 über zwei Millionen Euro an Fördergeldern investiert.

Im Rahmen des Projektes hat Siemens ein ganzheitliches System für den elektrischen fahrdrahtgebundenen Betrieb schwerer Nutzfahrzeuge entwickelt; eine Teststrecke wurde nördlich von Berlin in Groß Dölln in der Uckermark errichtet. Bei den dort getesteten Lkws handelt es sich um Hybridfahrzeuge, die alternativ, d. h. für Strecken ohne Fahrdraht, auch mit einem Dieselantrieb ausgerüstet sind.

Insgesamt konnte die technische Machbarkeit des Systems nachgewiesen werden. Vorschläge des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) nach einer Elektrifizierung aller deutschen Autobahnstrecken mit einer einstelligen Ordnungsnummer ließen daher auch nicht lange auf sich warten. Die Kosten dafür werden auf rund 14,25 Milliarden Euro (!) beziffert. Wo soll dieses Geld aber herkommen? Etwa durch Einsparungen beim Ausbau der Schieneninfrastruktur?

Viele überregional wichtige Schienenstrecken sind noch immer nicht elektrifiziert

Entsprechend einer Statistik der Allianz-Pro- Schiene liegt der Elektrifizierungsgrad der Eisenbahnstrecken in Deutschland mit gerade einmal 58,8 Prozent zum Teil weit unter dem anderer Staaten in Europa wie z. B. Österreich (68,0 Prozent), Schweden (71,4 Prozent), Niederlande (76,1 Prozent) und Schweiz (99,3 Prozent).

Während nun darüber debattiert wird, die rechte Spur des Autobahnnetzes zu elektrifizieren, warten hierzulande bereits seit etlichen Jahren unzählige wichtige Ausbau- bzw. Elektrifizierungs-Projekte im Bereich der Schieneninfrastruktur auf ihre Realisierung, entsprechende Finanzierungsvereinbarungen sind derzeit zum Teil überhaupt nicht absehbar. Nachfolgend sind nur einige dieser Projekte aufgeführt:

Berlin--Szczecin (Stettin)

Hohe Priorität haben in dieser Relation der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung zwischen Passow und Szczecin-Gumience (lediglich 40 km !) sowie ein durchgängiger Ausbau der Strecke Berlin--Szczecin für 160 km/h. Der dafür notwendige Staatsvertrag wurde noch immer nicht abgeschlossen.



Bahnhof Ratzeburg an der Strecke Lüneburg--Büchen--Lübeck. Im Rahmen der Realisierung der festen Fehmarnbelt-Querung können durch Elektrifizierung dieser Strecke Umwegfahrten über den hochbelasteten Bahnknoten Hamburg vermieden werden. (Foto: Christian Schultz)



Elektrifizierung von Autobahnen für den Lkw-Verkehr: Sollen derartige Pläne etwa durch Einsparungen beim Ausbau der Schieneninfrastruktur realisiert werden? (Foto: Siemens-Pressebild)



Mit Güter-Obussen hat man auch in Lemberg (Lwiw, Ukraine) schon experimentiert - offenbar mit wenig Erfolg. (Foto: Kai-Uwe Thiessenhusen, Juli 2012)



Güterzug bei Königstein/Sächsische Schweiz. Der Schienenverkehr hat nach Angaben des Umweltbundesamtes seinen Umweltvorsprung in den Jahren 2000 bis 2011 im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln noch vergrößert. Weiteres Potenzial ist vorhanden. (Foto: Christian Schultz)



Bahnhof Husum an der Bahnstrecke Hamburg--Westerland. Diese Strecke ist lediglich bis Itzehoe elektrifiziert. Zur Vermeidung von Umspannaufhalten werden die Züge der Nord-Ostsee-Bahn auf der Gesamtstrecke mit Dieselloks befördert. (Foto: Christian Schultz)

Lüneburg--Büchen--Lübeck

Mit der Realisierung der festen Fehmarnbelt- Querung müssen die Zulaufstrecken sowohl auf deutscher als auch auf dänischer Seite ausgebaut bzw. elektrifiziert werden. Mit der direkten Führung durchgehender Züge in/aus Richtung Süddeutschland über eine elektrifizierte Strecke Lüneburg--Büchen-- Lübeck könnten Umwegfahrten über den bereits heute hoch belasteten Bahnknoten Hamburg vermieden und zudem noch Fahrzeitverkürzungen realisiert werden. Durch einen sukzessiven zweigleisigen Ausbau dieser Strecke kann die Kapazität noch deutlich gesteigert werden.

(Bremen--) Langwedel--Uelzen

Der Ausbau bzw. die Elektrifizierung dieser Strecke hat schwerpunktmäßig im Seehafen- Hinterlandverkehr zwischen Bremerhaven bzw. dem neuen Tiefwasserhafen JadeWeserPort und Polen bzw. Tschechien Bedeutung. Das Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung 2010 hat diesem Projekt jedoch kein positives volkswirtschaftliches Ergebnis bescheinigt, weshalb es zurzeit auch nicht mehr weiter verfolgt wird. Ein ernsthaftes Bemühen, mehr Verkehre als bisher energieeffizient über die Schiene abzuwickeln, ist hier nicht zu erkennen.

(Berlin--) Wustermark--Oebisfelde

Zur kapazitiven Erweiterung wurden der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Stammstrecke der Lehrter Bahn bereits in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen, verbunden mit einer Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h. Die Realisierung lässt aber weiter auf sich warten.

Cottbus--Görlitz und Dresden--Görlitz

Beide Strecken haben für die Beschleunigung sowohl des internationalen Personals auch Güterverkehrs hohe Bedeutung, u. a. in der Relation Berlin--Wroclaw (Breslau). Ein Realisierungstermin ist aber auch hier offen.

Hof--Marktredwitz--Regensburg und Nürnberg--Marktredwitz--Schirnding--Grenze Deutschland/Tschechien

Während die Strecke zwischen Reichenbach und Hof, unterstützt durch EU-Mittel, bis Ende 2013 endlich elektrifiziert wird, gibt es für die weiterführende Elektrifizierung lediglich für die Strecke Hof--Nürnberg unverbindliche Absichtserklärungen. Die Planungen müssten hier eigentlich mittlerweile soweit fortgeschritten sein, dass dieses Projekt spätestens nach Fertigstellung der Elektrifizierung zwischen Reichenbach und Hof ohne Zeitverzug fortgeführt werden kann. Auch die Elektrifizierung des Abschnitts Hof--Regensburg ist nicht minder wichtig. Dieser Abschnitt ist ein wichtiges Kernelement für den geplanten Ostkorridor Hamburg--Uelzen--Stendal--Leipzig--Hof--Regensburg-- Passau bzw. München. Mit dieser Ausbaumaßnahme würden für den Schienengüterverkehr endlich eine leistungsfähige Alternativroute bzw. zusätzliche Kapazitäten zu heute bereits stark belasteten Strecken im Seehafen-Hinterlandverkehr geschaffen werden.

Ulm--Friedrichshafen--Lindau und (München--) Geltendorf--Lindau

Die Planungen für die Elektrifizierung sind in diesen Relationen zwar weit vorangeschritten, mit der Fertigstellung ist jedoch voraussichtlich nicht vor Ende 2016 (Geltendorf--Lindau) bzw. 2017 (Ulm--Lindau) zu rechnen.

(Hamburg--) Itzehoe--Westerland

Unverständlich ist auch, warum auf der Marschbahn Hamburg--Westerland die Fahrleitung noch immer im Bahnhof Itzehoe endet und die zum Teil schweren Reise- und Autotransportzüge mit Dieselloks nach Westerland (Sylt) befördert werden müssen. Unnötige Umspannaufenthalte, daraus resultierende zusätzliche Betriebskosten und entsprechende Fahrzeitverluste für den InterCity-Verkehr gehören ebenfalls zu den negativen Folgen.

Die Liste ließe sich noch fortsetzen. Doch bereits mit der Realisierung der genannten Elektrifizierungsprojekte würden die Wettbewerbsfähigkeit und die Umweltverträglichkeit des Schienenverkehrs erheblich verbessert werden. Völlig unverständlich ist deshalb die Haltung des Bundes, beim Ausbau der Elektromobilität vorrangig auf den Straßenverkehr zu setzen.

Verschwendung von Steuergeldern durch falsche Prioritätensetzung

Das Nebeneinander von Investitionen in den Fernstraßenbau (künftig möglicherweise auch die Elektrifizierung von Autobahnen) und den Ausbau der Schienenwege zeigt die Konzeptionslosigkeit der Bundespolitik und ist in dieser Form kaum finanzierbar. Hinzu kommt die Prioritätensetzung auf extrem kostenträchtige Großprojekte wie »Stuttgart 21«, die viele der beschriebenen Verbesserungsmaßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur letztlich verhindern.

Ziel muss angesichts der sich verschärfenden Energie- und Klimaproblematik eine konsequente Verlagerung langlaufender Verkehre auf die Schiene sein. Unabhängig von den Überlegungen, Autobahnen zu elektrifizieren, bleibt der Vorteil des Schienenverkehrs bezüglich der Energieeffizienz schließlich bestehen.

Im Gegensatz zu den bislang in Deutschland verkehrspolitisch dominierenden »Weiter- so-Debatten« setzt das EU-Weißbuch Verkehr vom März 2011 erfreulicherweise deutliche Akzente zugunsten eines ressourcenschonenden Verkehrssystems. Als wesentliches Ziel wurde in benanntem Grundsatzpapier ausdrücklich die stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger formuliert, so beispielsweise mit folgender Aussage:

»30 Prozent [!] des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 Prozent [!] bis 2050, was durch effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden.«

Bezüglich des weiteren Ausbaus des Personenverkehrs wird in dem Weißbuch darüber hinaus die Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes bis 2050

genannt. Diesen Rahmenbedingungen muss der künftige Ausbau der Schieneninfrastruktur Rechnung tragen. Das EU-Weißbuch Verkehr muss daher auch Grundlage für die laufenden Planungen des nächsten Bundesverkehrswegeplans sein. Hier ist auch die deutsche Verkehrspolitik gefordert, ihre »Hausaufgaben« endlich zu erledigen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001138>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten