

■ Fernverkehr

## Verkehrsverlagerung - der große Trugschluß?

aus SIGNAL 08/2001 (Dezember 2001), Seite 17-18 (Artikel-Nr: 10002097)  
IGEB, Abteilung Fernverkehr

**Kürzlich werden seitens der Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) ein Positionspapier zum Thema Verkehrsverlagerung veröffentlicht.**

Herausgestellt wird darin die Leistung des Straßengüterverkehrs, die von der Bahn nicht erreicht wird mit der Folge, daß eine Verkehrsverlagerung praktisch unmöglich ist. Die angeführten Begründungen sind dabei teilweise unsachlich. Weitgehend ignoriert werden die Folgen der Lkw-Flut wie Verschwendung von Energiereserven, erhebliche Umweltbelastungen, Unfälle.

### Anforderungen der Wirtschaft

#### Just-in-time-Produktion

Hohe Lagerbestände binden Kapital. Unternehmen versuchen daher, diese Kosten durch Reduzierung der Lagerbestände zu reduzieren. Folge ist, daß die Sendungsgrößen kleiner werden und die Lieferhäufigkeit zunimmt.

#### Güterstruktureffekt

Firmen begrenzen ihre Tätigkeiten zunehmend auf ihre Kernkompetenzen, so daß die Fertigungstiefe abnimmt. Konsequenz ist, daß der Transport höherwertiger Halbfertigwaren gegenüber geringwertigen Rohstoffen zunimmt.

#### Globalisierungseffekt

Der internationale Wettbewerb gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dies hat verkehrlich zur Folge, daß die Transportweiten bzw. der Anteil grenzüberschreitender Verkehre seit Jahren zunehmen.

Alle diese genannten Rahmenbedingungen müssen bei der Beurteilung des Schienengüter-Verkehrs berücksichtigt werden. Transportzeiten innerhalb Deutschlands von bis zu vier Tagen sind zu lang. Allerdings bestehen im Kombinierten Verkehr attraktive Nachsprung-Verbindungen mit hoher Zuverlässigkeit, was der DIHK in seinem Positionspapier (absichtlich?) verschweigt.

#### Fehlende Kapazitätsreserven bei der DB AG?

Erschwerend für einen deutlichen Mehrverkehr sind zunehmend Rückbauten und Vereinfachungen der Schieneninfrastruktur (Abbau von Ladegleisen, Abbau von Überholgleisen). Dies ist aber die Folge einer unzulänglichen Nutzung. Trotzdem muß die derzeitige Entwicklung sehr kritisch gesehen werden, daß das aktuelle Betriebsprogramm der DB AG-Geschäftsbereiche ausschlaggebend für die Dimensionierung der Infrastruktur ist bzw. anderen Eisenbahnunternehmen nur wenig Spielraum verbleibt. Hier ist letztlich der Eigentümer gefordert, entsprechende Vorgaben zu machen. Andererseits werden aber auch Kapazitätsengpässe zum



Anstatt Umschlaganlagen besser zu nutzen, werden sie in Berlin häufig abgebaut. Foto: ehemaliger Gleisanschluß am Osthafen. (Foto: Alexander Frenzel)

Beispiel in der Relation Köln - Rhein-Main durch die in Bau befindliche Neubaustrecke abgebaut (durch Verlagerung eines Großteils des Schienenpersonen-Fernverkehrs auf die Schnellfahrstrecke).

Zum Thema Kapazitätsreserven in Verbindung mit dem Kombinierten Verkehr schreibt der DIHK beispielsweise: »1999 wurde im Straßengüterverkehr eine Verkehrsleistung von 341,7 Milliarden tkm erbracht. Im Kombinierten Verkehr betrug die Verkehrsleistung in 1998 15,1 Milliarden tkm. Wollte man den Straßengüterverkehr um nur 10% verringern, müßte die Verkehrsleistung des Kombinierten Verkehrs mehr als verdreifacht werden." Angesichts des überlasteten Straßennetzes muß selbst eine solche, vergleichsweise geringe Reduzierung als Erfolg gewertet werden!

### **Von einer Vernachlässigung der Bahn bei den Investitionen kann keine Rede sein**

...

... schreibt der DIHK in seiner Broschüre. Eine entscheidende Benachteiligung ergibt sich sehr wohl, wenn berücksichtigt wird, daß das Autobahnnetz im Wesentlichen nach dem Zweiten Weltkrieg - großzügig trassiert - realisiert wurde. Die Hauptstrecken des Schienennetzes wurden zwar elektrifiziert und weiterhin auch die Zugsicherung grundlegend modernisiert, geblieben ist bis heute die in vielen Fällen unbefriedigende Trassierung der Strecken. Die kurven- und steigungsreiche Strecke durch den Frankenwald bzw. das Saaletal in der Relation Berlin - München sei hier nur stellvertretend genannt. Demgegenüber wird bei einer Fahrt auf der zwischenzeitlich auf vielen Abschnitten sechsspurig ausgebauten Autobahn A9 deutlich, wie absurd die Argumentation des DIHK ist.

»Die Forderung, die Bahn müsse zur Erhöhung der Akzeptanz schneller werden, ist in vielen Fällen zutreffend. Allerdings müssen die Konsequenzen bedacht werden. Höhere Geschwindigkeiten verursachen nicht nur Mehrkosten bei rollendem Material und Infrastruktur, sie führen auch zu erhöhten Schadstoff- und Lärmemissionen." So die DIHK-Meinung.

Auf die Umweltbelastung der Bahn hinzuweisen und die immensen Schäden durch den Straßengüterverkehr dabei mit keinem Wort zu erwähnen, kann wohl kaum als seriöser verkehrspolitischer Beitrag gewertet werden. Beispielsweise nutzt jeder 40-Tonner die Straße ca. 60.000mal stärker als ein Pkw, die Universität Cambridge hat sogar einen Wert von 160.000 Pkw errechnet. Der hohe Verschleiß der Straßeninfrastruktur wird vorrangig durch Lkw verursacht; diesbezügliche Aussagen sucht man in der Stellungnahme des DIHK allerdings vergeblich!

»Eine Verringerung der Umweltbelastung und eine Verringerung der Verletzten und Toten im Straßenverkehr kann am besten durch die Beseitigung von Kapazitätsengpässen erreicht werden..." behauptet der DIHK. Eine geeignete, geschweige denn die »beste" Lösung dürfte dies wohl kaum sein. Die Entwicklung hat gezeigt, daß Geld für Straßenbau nicht nur mehr Fahrspuren bringt, sondern auch immer mehr Verkehr auf die Straße. Je mehr Straßen es gibt, umso attraktiver wird dieser Transportweg letztlich für den Lkw-Verkehr.

»Verteuerungsstrategien für den Straßenverkehr in Form von Road Pricing und durch

Anlastung externer Kosten sowie eine Lenkung der Investitionsmittel zulasten der Straße können die Entwicklung hoher Verkehrszuwächse in diesem Bereich nicht stoppen ..." schreibt der DIHK.

Die von der Bundesregierung im Jahr 2003 geplante streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr schafft Rahmenbedingungen, um die Benachteiligung der Bahn gegenüber dem Lkw ein Stück zu verringern. Fragwürdig ist allerdings die Verwendung der Einnahmen im Rahmen des Anti-Stau-Programms (2003 bis 2007) vorrangig zur Kapazitätserhöhung im Straßenverkehr. Seitens der Politik wird die Chance vertan, mit diesen Mitteln die Verlagerung von Güterverkehrsströmen auf die umweltverträglichere Schiene konsequent zu fördern. Berücksichtigt werden muß dabei auch, daß allein im Jahr 2001 die Gesamtinvestitionen in die Bundesfernstraßen auf insgesamt 10,8 Milliarden DM erhöht wurden. Auch für den kommenden Haushalt ist eine ebenso hohe Summe vorgesehen. Die Schweiz beweist demgegenüber, daß ein Umsteuern zugunsten des Schienenverkehrs durchaus gelingt; unabdingbare Voraussetzung ist dazu natürlich der entsprechende politische Wille!

### **Unterlassener Straßenbau beeinträchtigt das Wirtschaftswachstum ...**

behauptet der DIHK. Gilt Vergleichbares für andere Verkehrsträger etwa nicht? Die Fortschreibung eines derartigen Verkehrskonzeptes dürfte immer weiter in die Sackgasse führen, ein Umsteuern ist überfällig!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002097>.

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