

Güterverkehr

# Ohne Stromleitung ist Lkw-Flut nicht zu stoppen

aus SIGNAL 03/2018 (August 2018), Seite 30 (Artikel-Nr: 10004156)  
Allianz pro Schiene

## Deutschland macht Güterzügen das Überschreiten der Landesgrenze schwer

Seit Jahrzehnten verspricht die jeweils amtierende Bundesregierung, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dennoch wachsen die Lkw-Kolonnen auf Deutschlands Autobahnen ungebremst, und der Marktanteil der Güterbahnen sinkt. Ein Grund für diesen Missstand: Deutschland als Haupttransitland Europas schottet sein Schienennetz durch fehlende Oberleitungen an Grenzübergängen für internationale Güterzüge ab.

»Langlaufende Güterzüge werden von Elektro-Lokomotiven gezogen, aber von den elf Grenzübergängen nach Polen ist nur einer elektrifiziert und von den 13 Schienenstrecken nach Tschechien ebenfalls nur eine. Da ist es kein Wunder, dass osteuropäische Lkw täglich massenhaft auf Deutschlands Autobahnen strömen. Ohne Stromleitungen für die Güterbahnen ist die Lkw-Flut nicht zu stoppen«, sagt Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege.

Nach einer Erhebung der Allianz pro Schiene sind von den 57 Grenzübergängen, die Deutschland auf dem Schienenweg mit sämtlichen Nachbarstaaten verbinden, lediglich 25 mit einer Oberleitung ausgestattet. Die Elektrifizierungsquote der grenzüberschreitenden Schienentrassen (44 Prozent) liegt damit deutlich unter der des inländischen Schienennetzes (60 Prozent).

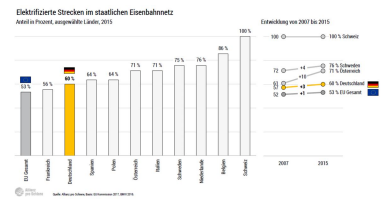
Güterzüge haben volkswirtschaftlich die größten Vorzüge, wenn sie große Mengen über weite Strecken transportieren. Daher ist es auch kein Wunder, dass mehr als 50 Prozent des Schienengüterverkehrs in Deutschland bereits grenzüberschreitend sind. Durch fehlende Oberleitungen an Grenzübergängen zwingt Deutschland insbesondere Güterzüge aus Osteuropa in Nadelöhre, die eine Verlagerung der Fracht vom Lkw auf die Güterbahnen in großem Stil unmöglich machen.

Deutschland hinkt auch insgesamt bei der Elektrifizierung seines Schienennetzes im Vergleich mit den Nachbarstaaten hinterher. Während Polen 64 Prozent seines Schienennetzes elektrifiziert hat, kommen etwa die Österreicher auf eine Quote von 71 Prozent, die Niederländer auf 76 Prozent, die Belgier auf 86 Prozent und die Schweizer auf stolze 100 Prozent.

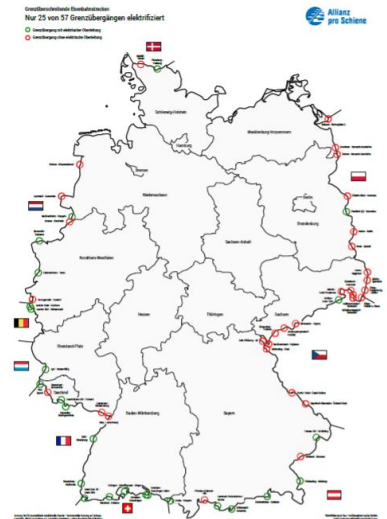
CDU, CSU und SPD haben sich im Koalitionsvertrag 2018 das Ziel gesetzt, bis 2025 den Anteil elektrifizierter Schienenstrecken in Deutschland auf 70 Prozent zu steigern. Eine Zielsetzung für die Grenzübergänge hat die Koalition bislang nicht, und dies, obwohl deren Elektrifizierung auch für internationale Personenzüge extrem wichtig ist.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004156>.

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



(Quelle: Allianz pro Schiene, Basis: EU Kommission 2017, BMVI 2016.)



(Nutzung frei für journalistisch-redaktionelle Zwecke - kommerzielle Nutzung auf Anfrage. Copyright: Allianz pro Schiene e.V., Copyright unbefristet - Keine räumliche Einschränkung. Kontakt: Martin Roggermann, Referent für Verkehrspolitik, E-Mail: martin.roggermann@allianz-pro-schiene.de, Tel.: +49 30 246 259 931)