
Pro Mobilität fordert Bekenntnis zu allen Verkehrsträgern

Von Peter Schwerdtmann

Da zerschellten die Illusionen vieler Verkehrswende-Experten auf der Straße und an der Schiene. Der Güterstraßenverkehr lasse sich eben nicht so einfach auf die Schiene oder auf Binnenwasserstraßen verlegen, lautete eine Aussage der Meta-Studie, die Thomas Puls, Chief Economist am Institut der deutschen Wirtschaft (IW), für „Pro Mobilität, der Initiative für Verkehrsinfrastruktur“ zusammengestellt hatte. Deren Chef Prof. Dirk Engelhardt, der auch für den Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung spricht, kam deswegen gleich zur Sache: Wir brauchen ein klares Bekenntnis der Politik zu allen Verkehrsträgern.“

Der Faktencheck des IW mit dem bezeichnendem Titel „Faktencheck – Güterverkehr in Deutschland“ soll Realität in die aktuelle Diskussion bringen. Denn neben den vielen zitierten Fakten zeigten gerade die Prognosen das Konfliktpotenzial zwischen den Zielen der Umweltpolitik und der auf uns zukommenden Wirklichkeit: Da das Transportwesen und der Wohlstand einander bedingen, gehen die Daten aller analysierten Institute von einem Wachstum des Güterverkehrs aus. Und selbst das Umweltbundesamt sieht voraus, dass der Lkw dabei im besten Fall mit rund 60 Prozent die größte Last zu schultern hat. Andere Prognosen sehen deutlich größere Anteile.

Im Jahr 2015 lag die Transportleistung bei 643 Milliarden Tonnen-Kilometern (tkm). Um 2050 erwarten die Experten mehr als 840 tkm. Angesichts dieser Entwicklung wird jeder Gedanke an den Rückbau von Straßen oder an die Verzögerung von Investitionen in den Straßenverkehr zur Illusion. Um dieses Volumen zu schaffen, wird es alle Verkehrssysteme brauchen, meinen Pro Mobilität und IW gleichlautend.

Dazu gehört auch die Verlagerung auf die Schiene. Der Logistik-Praktiker Engelhardt träumt von einem echten Von-Tür-zu-Tür-Verkehr mit der Bahn für die Langstrecke. Den kann er sich allerdings nur europäisch vorstellen und belegt das mit einem Beispiel. Die Orangen aus Valencia kommen nicht mit der Bahn durch Spanien, Frankreich und Deutschland. Unterschiedliche Bahntechnik und in Frankreich sogar eine andere Spurbreite der Schienen verhindert das. Gefordert wird daher ein Bahnsystem, das die Langstrecke möglich macht durch passende Technik, eine bessere Vernetzung der Systeme und gemeinsame Verfahren der Transportplanung. Vom deutschen Bahn-Güterverkehr heute erwartet Engelhardt als eine Voraussetzung mehr Zuverlässigkeit.

Engelhardt und Puls kennen die Hindernisse, die einer Verbesserung entgegenstehen. In Deutschland zum Beispiel die Tatsache, dass beim Bahnbau von der Planung bis zur Fertigstellung rund 20 Jahre benötigt werden. Ihr Fazit zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene: Straße und Schiene ergänzen sich, ersetzen können sie sich selten.

Doch dem Straßengüterverkehr drohen ähnlich Hindernisse wie lange Planungszeiten und Bürgerinitiativen aller Art die sich neuer Infrastruktur in den Weg stellen. Auch dazu haben sie ein Fazit. Sie sagen befürworten eine Bürgerbeteiligung, wünschen sich für Deutschland aber eine Regelung, die den europäischen Vorgaben entspricht und eine raschere Umsetzung ermöglichen soll.

Der nächste Flaschenhals für Straße, Schiene und Wasserstraßen ist der heute schon erhebliche Fachkräftemangel auf allen Ebenen – von der Planung über die Umsetzung bis zum Betrieb. Als aktuelles Beispiel dient der Fahrermangel in Großbritannien. Puls berichtet von Gehaltsangeboten für Fahrer, die sonst im mittleren Management üblich sind. Auch in den USA sollen schon ohne Erfolg Fahrer für ein Jahreseinkommen von

90.000 US-Dollar gesucht worden sein. Beide fordern hier eine kostengünstigere Ausbildung, eine bessere Bezahlung, ein besseres Image der Fahrer und deutlich bessere Arbeitsbedingungen bis hin zu ausreichenden Parkplätzen mit guten Sanitäreinrichtungen.

Als Ergebnis des Faktenchecks ergeben sich drei Forderungen und eine Enttäuschung. Straße und Schiene müssen nach neuen kooperativen Lösungen suchen, grenzüberschreitend. Die Infrastruktur muss ausgebaut werden und der Beruf des Fahrers muss deutlich attraktiver werden. Engelhardt mahnt: „Ein einfaches ‚weiter so‘ wird uns sicher in einen Versorgungsengpass führen.“

Die Enttäuschung liegt beim Kohlendioxid-Ausstoß des Straßengüterverkehrs. „Die entscheidende Stellgröße wird sein, dass es gelingt, den Straßengüterverkehr zu entkarbonisieren.“ Puls und Engelhardt sehen das für den Straßengüterverkehr aber erst zum Ende des Jahrzehnts. Vorher stünden die entsprechenden Techniken wie die Brennstoffzelle nicht zur Verfügung. Zur weiteren Dämpfung der Erwartungen schieben sie eine selbst ermittelte Zahl nach: Um nur den Bedarf des Güterstraßenverkehrs nach Wasserstoff aus grünem Strom zu bedienen, müssten 55.000 zusätzliche Windräder gebaut werden. Deren Stahl und Beton müsste mit Lastwagen zur Baustelle geschafft werden. (aum/Peter Schwerdtmann)

Die Studie ist unter https://www.bgl-ev.de/images/downloads/media_3515_2.PDF abrufbar.

Bilder zum Artikel



Lkw auf der Autobahn.

Foto: Auto-Medienportal.Net/DLR



Foto: Autoren-Union Mobilität/IW Köln



Foto: Autoren-Union Mobilität/IW Köln