

## Transitland ohne entsprechende Infrastruktur



*Zum Entlasten der stark befahrenen Autobahnen im Transitland Deutschland wäre es erforderlich, die Transitfrachten von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dies ist allerdings nur mit erheblichen Investitionen möglich, kann aber auch die Emissionen an fossilem Kohlenstoff in Deutschland erheblich verringern helfen.*

**Die Globalisierung, die europäische Integration und der zunehmende Wandel durch die modernen Massenmedien beim Handel haben dazu geführt, dass die Nachfrage nach einem möglichst schnellen und effektiven Gütertransport ständig zunimmt. Gleichzeitig**

werden auch die Transportwege der gehandelten Güter und Waren immer länger. Dies führt dazu, dass derzeit in verschiedenen Prognosen über ein künftiges Verkehrsaufkommen in Deutschland grundsätzlich mit einer starken Zunahme des Güterverkehrs gerechnet werden muss. Je nach betrachteter Region unterscheiden sich dabei die Zahlen, aber insgesamt wird für Deutschland mit einer stark ansteigenden Anforderung an den Güterverkehr gerechnet. Aufgrund der Lage in der Mitte Westeuropas wird dabei auch mit einer starken Zunahme des Transitgüterverkehrs in Deutschland gerechnet. Da derzeit die Hauptmenge des Gütertransports und auch des Transitgütertransports mit der Hilfe von LKW über die Straße erfolgt, hat dies enorme Auswirkungen:

- Durch die Abgas-Emissionen des ständig zunehmenden LKW-Verkehrs wird es immer schwieriger, die bestehenden Emissionsziele zu erreichen und die Umweltbelastungen zu verringern.
- Aufgrund des ständig zunehmenden LKW-Verkehrs werden die Straßen, Autobahnen und Brücken auch zunehmend stärker belastet und müssen in immer kürzeren Abständen untersucht und möglicherweise erneuert werden.
- Aufgrund der inzwischen an den Autobahnen im Transitland Deutschland fehlenden Park- und Rastplätze für die vielen LKW und deren Fahrer, müssen entlang der Autobahnen und Straßen immer mehr Rastplätze geschaffen werden, damit die Fahrer auch ihre entsprechend vorgeschriebenen Ruhepausen einhalten können. Damit steigt auch ständig der Flächenbedarf des Straßen- und Autobahnverkehrs in Deutschland.
- Ein Gütertransport mit der elektrisch betriebenen Bahn würde gerade im Bereich der CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber dem Transport mit LKW über die Autobahnen zu einem enormen Einsparpotential bei der Emission von fossilem Kohlenstoff in die Atmosphäre führen.

Im Jahr 2017 hat die Transportleistung auf der Schiene in Deutschland knapp 130 Mrd. tkm (Tonnenkilometer) betragen – dies entsprach einem Marktanteil von etwa 18,7 %. Da dies in etwa der gleiche Wert war wie davor im Jahr 2016, muss festgehalten werden, dass der Güterverkehr mit der Bahn in Deutschland – wenn überhaupt – nur sehr langsam zunimmt.

Die kann verschiedene Ursachen haben. Einerseits wurden in den davorliegenden Jahren die Zugänge für Industrie und Handel zum Güterverkehr durch den Abbau von Verladestationen, Bahnhöfen und Personal erschwert. So gab es beispielsweise im Jahr 2016 die Mitteilung, dass die Bahn in verschiedenen Regionen einerseits im Bereich Güterverkehr Personal abbauen und dazu auch im Südwesten noch 26 Verladestationen für den Güterverkehr schließen wollte. Warum hierzu das Verkehrsministerium eher schweigt und es damit auch noch indirekt das Verlagern des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße unterstützt, bleibt wahrscheinlich ein Geheimnis des zuständigen Verkehrsministeriums.

Inzwischen wird es offenkundig, dass sowohl im Bereich der Straßen und Autobahnen, als auch im Bereich des Streckennetzes der Eisenbahnen erhebliche Investitionen in die

bestehende Infrastruktur fehlen. Seit 1990 liegt Deutschland nicht mehr an der Grenze zum ehemaligen „Ostblock“. Inzwischen hätte Deutschland seine Infrastruktur zu der eines westeuropäischen Transitlands entwickeln müssen. Die ist aber nicht geschehen. Gerade deshalb wäre es inzwischen dringend erforderlich, vor allem den künftig auch noch stark ansteigenden Gütertransitverkehr möglichst vollständig von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Wie dies denkbar wäre, könnten folgende Gedanken und Vorschläge zeigen – wenn sie denn sowohl von der Politik, als auch von der Industrie ernst genommen würden:

Die Schweiz macht uns vor, wie Transitgüter auf der Bahn schnellstmöglich durch das Land transportiert werden können. Sie haben den derzeit längsten Tunnel der Welt – den Gotthard-Basistunnel ein Jahr schneller als geplant gebaut. Dort fahren jetzt die Transitfrachten auf Güterzügen durch den Tunnel und durch die Schweiz, ohne die Alpen, die Autobahnen und die schweizer Luft mit LKW-Abgasen zu belasten. Dieser Tunnel gehört zum transeuropäischen Verkehrsnetz und gehört zur wichtigen Güterverkehrsverbindung zwischen Genua und Rotterdam. Leider fehlen sowohl in Italien, als auch in Deutschland die entsprechenden schnellen Zubringerstrecken, um die Güterzugkapazitäten des Tunnels derzeit schon komplett nutzen zu können.

In der Fortsetzung dieser transeuropäischen Verbindung liegt in Deutschland zwischen den Großknotenbereichen Frankfurt und Köln das Rheintal, welches ebenfalls einen erheblichen Engpass darstellt. Würde die Verkehrspolitik in Deutschland ebenso denken wie die entsprechend zuständigen Kollegen in der Schweiz und in Österreich, wäre es wahrscheinlich schon in der Diskussion oder gar in der Planung, für diesen Abschnitt der europäischen Verbindung zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer den Bau eines „Schiefergebirgs-Basistunnels“ – rechts des Rheins – durch das Rheinische Schiefergebirge (Taunus und Westerwald) anzuregen. Auch dieser dürfte – aufgrund seiner verkehrsstrategischen Bedeutung von der EU teilfinanziert werden. Damit würden nicht nur die Anwohner des Rheintals erheblich vom Verkehrslärm entlastet, sondern auch der Gütertransport quer durch Europa würde schneller, mit höheren Kapazitäten und mit einem wesentlich geringeren Ausstoß an fossilem Kohlenstoff stattfinden können.

In Deutschland müssten wohl zunächst die gesetzlichen Vorgaben für solche Bauprojekte so geschaffen werden, dass sehr intensiv geplant und dann der geplante Bau sehr intensiv überwacht werden muss. Eine Planänderung durch Zusatzwünsche darf es nach Baubeginn nicht mehr geben – nur durch die Natur oder aus den natürlichen Gegebenheiten resultierende Änderungen sollten sich noch als zusätzliche Erfordernisse ableiten lassen!

Auch Österreich hat vor, einen vergleichbaren Weg zu beschreiten. Leider scheint aber heute schon festzustehen, dass die dahinterstehenden Anstrengungen spätestens an den Grenzen nach Deutschland zunächst nicht belohnt werden können. Österreich baut derzeit den Brenner-Basistunnel, um auch dort den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Nach derzeitigen Plänen ist der Tunnel dem europäischen Transportkorridor zwischen Skandinavien und dem Mittelmeer zugeordnet. Daher wird sein Bau von der EU mit 50% der Baukosten unterstützt. Leider steht inzwischen offenbar schon fest, dass die in Deutschland, in Südbayern erforderlichen schnellen Güterver-

kehr-Zubringerstrecken erst etwa 10 Jahre nach der geplanten Eröffnung des Brenner-Basistunnels fertiggestellt werden sollen. Auch hier wäre es erforderlich, im Sinne des Minimierens der Emissionen von fossilem Kohlenstoff durch den LKW-Verkehr, die Verfahren zum Bau solcher europäischen Infrastrukturprojekte gesetzlich neu zu regeln.

Beim Ansehen der Zahlen zur Verkehrsverteilung in den Alpenländern, wie auch beim Betrachten der Verteilung des Güterverkehrs auf Schiene oder Straße in Deutschland, könnte sich ein weiteres Projekt für das Transitland Deutschland anbieten, wenn dies sowohl politisch, als auch von der Industrie gewünscht wäre. Es würde auf jeden Fall die CO<sub>2</sub>-Emissionen mit fossilem Kohlenstoff durch den Transit-LKW-Verkehr erheblich reduzieren und gleichzeitig die Straßen und Autobahnen in Deutschland wesentlich vom LKW-Verkehr mit Transitgütern entlasten:

Würden an stark frequentierten Straßen-Grenzübergängen des europäischen Fernverkehrs, bei denen auch große Frachtvolumen und damit auch ein großer Anteil an Transitfracht nach Deutschland rollt, den Spediteuren eine entsprechende Möglichkeit angeboten, könnten die Autobahnen und Bundesstraßen insgesamt entlastet und die Emissionen des Fernlastverkehrs an CO<sub>2</sub> mit fossilem Kohlenstoff wahrscheinlich um mehr als die Hälfte gesenkt werden. Was wäre dazu erforderlich?

Es wäre erforderlich, den LKW-Transitverkehr mit entsprechenden Angeboten zu Verladestationen zu leiten, die in der Nähe der Grenzübergänge vorhanden sein sollten. Sie müssten wahrscheinlich erst aufgebaut werden. Dort wäre es erforderlich, entweder die kompletten LKW oder nur die Auflieger mit Transitfracht so zu sortieren, dass sie zum Verladen auf einen Wagen bereitstehen, dessen Ziel die entsprechende Entladestation am Zielgrenzübergang ist. Das Angebot für die Speditionen könnte einfach aufgebaut und daher gut verständlich sein. Es sollten folgende Leistungen angeboten werden:

- Der gesamte LKW oder nur der Frachtaufleger wird in einem Zeitraum von höchstens 12 Stunden mit dem Zug durch Deutschland zur gewünschten Ziel-Entladestation befördert.
- Für die Fahrer stehen im Zug Sitzplätze in entsprechenden Personenwagen, ein Restaurant und – je nach Entfernung – entsprechende Schlafabteile zur Verfügung.
- Auch die gewünschte Ziel-Entladestation befindet sich in der näheren Umgebung eines Straßen-Grenzübergangs des europäischen Fernverkehrsnetzes.

Da es wahrscheinlich bei den verschiedenen denkbaren Transit-Zielen sinnvoll werden kann, innerdeutsche Zwischenstopps einzufügen, um die Züge entsprechend neu zu sortieren, ist es auch denkbar, an den Sortierstopps ebenfalls Be- und Entladestationen einzurichten. Dies würde es der Bahn ermöglichen, jeweils die Züge nur von den Grenzstationen zu den Sortierstationen und von dort wieder zur entsprechenden Grenzstation zu fahren. Damit würde das Erstellen von regelmäßigen Fahrplänen für den LKW-Transport zwischen den Grenz- und den Sortierstationen stark vereinfacht. Die Sortierstationen könnten als Drehkreuze des Güterverkehrs dienen, die dann über einen Ringverkehr zwischen den Sortierstationen miteinander verbunden wären. Dieser Ringver-

kehr sollte in beiden Richtungen stattfinden. Auch damit würde es möglich, einen entsprechend regelmäßigen Fahrplan für die Ringtransportzüge zu erstellen.

Sortierstationen und Haltestellen im Ringverkehr könnten im derzeitigen Netz der Bahn die Großräume Hamburg, Berlin, Nürnberg, Frankfurt und Köln sein. Be- und Entladestationen in der Nähe von Grenzübergängen könnten beispielsweise bei Flensburg und bei Kiel mit einer Anbindung an die Sortierstation im Raum Hamburg, sowie bei Pirna und bei Frankfurt/Oder mit einer Anbindung an die Sortierstation im Raum Berlin, sowie bei Freilassing und bei Lindau mit einer Anbindung an die Sortierstation im Raum Nürnberg, sowie bei Basel und bei Saarbrücken mit einer Anbindung an die Sortierstation im Raum Frankfurt, sowie bei Aachen und bei Emmerich mit einer Anbindung an die Sortierstation im Raum Köln eingerichtet werden.

Natürlich müßte ein solches Verkehrskonzept von den entsprechenden Fachleuten geplant werden und würde wahrscheinlich geographisch auch anders gestaltet sein. Aber der Grundgedanke eines Güterverkehrsrings, der über feste Stichverbindungen an die Grenzübergänge mit einem hohen Transitfrachtaufkommen angebunden wäre, könnte in Deutschland zu einer erheblichen Emissionsminderung an CO<sub>2</sub> mit fossilem Kohlenstoff beim Güterfernverkehr beitragen.

Eine weitere Entlastung im Bereich des Personenfernverkehrs hätte der Ausbau von Transrapidstrecken zwischen den Zentren Basel, Frankfurt, Hannover, Hamburg, oder Aachen, Köln, Hannover, Berlin, oder München, Leipzig, Berlin, Hamburg gebracht. Damit hätte auch innerdeutscher Flugverkehr auf die Magnetschwebbahn verlagert werden können.

## Hinweise auf Literaturquellen

Allianz pro Schiene (2019): Güterverkehr. – online Publikation:

<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/>

Brenner Basistunnel BBT SE (2019): BBT – Brenner Basistunnel. – online Publikation:

<https://www.bbt-se.com/>

Deutscher Bundestag (2018): Plenarprotokoll 19/47 – Stenographischer Bericht 47. Sitzung. – online Publikation:

<https://dip21.bundestag.de/dip21/btp/19/19047.pdf>

Eurostat (2010): Jahrbuch der Nationen – Verkehr. – online Publikation:

<https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/5725753/KS-HA-10-001-10-DE.PDF/309a1013-b9ea-4d7f-ab43-30ab66130f2e>

Hechler, D. (2016): Lang. Tief. Teuer. Schnell. -Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. - Tagesschau - Fragen und Antworten, 1.06.2016, 19:21 – online Publikation:

<https://www.tagesschau.de/ausland/gotthard-basistunnel-101.html>

**Intraplan Consult GmbH (2010): Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern. – im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie - online Publikation:**  
[https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/ie\\_verkehrsprgnose\\_2025.pdf](https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/ie_verkehrsprgnose_2025.pdf)

**Lampatzer, R. et al. (2000): Vergleichende Untersuchung umwelt- und klimarelevanter Wirkungen verschiedener Verkehrsmittel bei der Erfüllung ausgewählter Transportaufgaben im Güterverkehr. - Programm Lebensgrundlage Umwelt und ihre Sicherung (BWPLUS), Förderkennzeichen des Landes Baden-Württemberg: PEF 494004 – online Publikation:** <https://fachdokumente.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/40058/PEF494004Sber.pdf?command=downloadContent&filename=PEF494004Sber.pdf&FIS=203>

**Umweltbundesamt - UBA[Hrsg] (2009): Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr. – Texte 18/2009 - online Publikation:**  
<https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3857.pdf>

**Wüpper, T. (2016): Vielen Güterbahnhöfen im Südwesten droht Aus. – Stuttgarter Zeitung, Wirtschaft, 18. Mai 2016; Stuttgarter Zeitung Verlagsgesellschaft, Stuttgart – online Publikation:** <https://www.stuttgarterzeitung.de/inhalt.deutsche-bahn-vielen-gueterbahnhoefen-im-suedwesten-droht-aus.851df15d-d202-4a5c-b27f-ca1a510ebc6d.html>

---

**FiWiSo-Allianz**  
rnl im August 2018

Bilder: copyright rnl