

## Alter Wein in neuen Schläuchen: Pläne zu Oberleitungs-Lkw kopieren teuer das Prinzip Schiene, statt endlich direkt in die Eisenbahn zu investieren

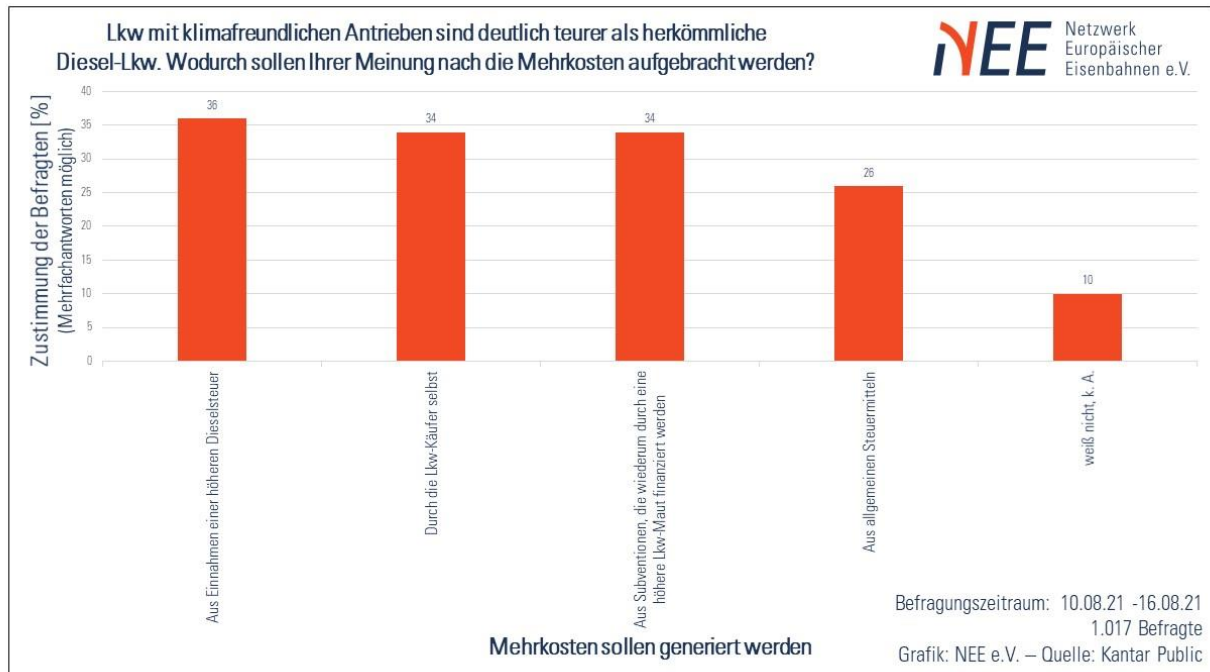
(Berlin, 14. September 2021) Das BMVI hat in der letzten Woche seine Pläne für einen neuen E-Highway in Bayern vorgestellt, auf dem Oberleitungen und elektrisch betriebene Lkw getestet werden sollen. Daneben verlaufen drei Eisenbahnstrecken, die bereits elektrifiziert sind und Gütertransporte aufnehmen könnten. Die Güterbahnen fordern die Bundesregierung auf, sich von ihren abwegigen Plänen einer Elektrifizierung des Straßengüter-Fernverkehrs zu verabschieden. Die Schiene sollte endlich priorisiert und Rückgrat des Güterfernverkehrs werden, sie ist bereits seit Jahrzehnten überwiegend „E“ unterwegs.

Die Vorstellung der ersten drei Innovationscluster für einen klimafreundlichen Straßengüterverkehr des Bundesverkehrsministeriums ist für die Güterbahnen nichts anderes als Augenschwermerei angesichts der großen Herausforderung, die die Verkehrswende bedeutet. „Das klima- und umweltfreundlichste Verkehrsmittel für den Güterfernverkehr ist und bleibt die schon heute zu mehr als 90 % elektrisch betriebene Schiene. Seit Jahren appellieren wir, deutlich mehr in den Schienengüterverkehr zu investieren, um Güter auf die Schiene zu verlagern. Statt aber die Schienenwege so auszubauen, dass auf ihnen mehr Güter transportiert werden können, werden Oberleitungen auf der Straße gebaut. Die Umwege und Verrenkungen, die der Verkehrsminister hier macht, um der Straße die Gelder zuzuschieben, sind grotesk“, kommentiert Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen. Auf absehbare Zeit müssen Transporte über 250 Kilometer mit dem Lkw eine Ausnahme bilden. Die Logistikketten brauchen die Schiene als Rückgrat, während Lkw im Vor- und Nachlauf regional unterwegs sind – und das mit klimafreundlichen Antrieben.

Besonders anschaulich zeigt sich die Absurdität an der neuen Teststrecke entlang der A9 von München nach Nürnberg, an der 2018 schon einmal ein Platooning-Projekt, also Fahrten von miteinander vernetzten Lkw, erhellende Ergebnisse zutage förderte: Hier verlaufen drei Eisenbahnstrecken, auf denen ein einziger Güterzug 52 Lkw ersetzen könnte, doch auf Geld für den Ausbau wartet man auf einigen Teilstücken seit langem vergeblich. Kerkeling: „Stattdessen strickt die Politik fleißig am Hirngespinnst des Oberleitungs-LKW. Es ist den Steuerzahlenden nicht vermittelbar, dass teure Straßenbauprojekte in Angriff genommen werden, die die Verkehrswende noch über Jahre hinauszögern werden und somit für unsere Klimaschutzziele irrelevant sind. Wir sollten die Ziele stattdessen mit der offensichtlichen, aber der Regierung scheinbar zu unspektakulären Lösung der Eisenbahn als Hauptakteur im Güterfernverkehr meistern“, so Kerkeling.

Ein weiterer Faktor, der in der Diskussion zu häufig ausgeklammert wird, ist die Tatsache, dass die zu erwartende Gütermenge in den nächsten Jahren weiter ansteigen wird. Das BMVI rechnet mit einem Anstieg der Verkehrsleistung des Güterverkehrs von 38 % zwischen 2010 und 2030. Da ein Umlenken der Politik bisher nicht stattfindet, werden also noch mehr Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sein. „Wo die ganzen Lkw hinsollen, weiß kein Mensch. Neue Straßen sind angesichts unserer Klimaschutzziele kein Thema und werden von der Bevölkerung als Infrastrukturmaßnahme auch [weitgehend abgelehnt](#). Der Verkehrsminister sieht zu, wie wir auf einen Verkehrskollaps zulaufen“, kritisiert Kerkeling.

Ein Stimmungsbild der Bevölkerung zum Thema Kosten bei alternativen Lkw-Antrieben zeigt darüber hinaus eine klare Tendenz, wie die Grafik zeigt: In einer vom NEE beauftragten Umfrage des Instituts Kantar sprachen sich die meisten der Befragten dafür aus, dass die Kosten für klimafreundliche Antriebe durch die Branche selbst finanziert werden sollten, die Subventionierung der Umrüstung aus allgemeinen Steuergeldern fand am wenigsten Zustimmung. „Auch wenn das BMVI vermeidet, einmal ausrechnen zu lassen, was uns ihre Ideen beim Thema Oberleitungs-Lkw kosten würden: Die Menschen haben ein Gespür dafür, dass uns das teuer zu stehen kommen wird und dass eine Finanzierung aus dem allgemeinen Steuertopf die Fairness im intermodalen Wettbewerb schwer belasten würde.“



Kerkeling abschließend: „Die Politik muss jetzt zeigen, worauf sie setzen will: Ein seit etlichen Jahrzehnten bewährtes System, dessen Akteure bereitstehen, schnell mehr Güter auf die Schiene zu holen oder teure Experimente, die unsere Bemühungen um mehr Klimaschutz auf Jahre in die Zukunft verdrängen.“

Die Grafik zum Download finden Sie [hier](#).

Pressekontakt: Daniela Morling, mobil: + 49 151 555 081 83, E-Mail: [morling@netzwerk-bahnen.de](mailto:morling@netzwerk-bahnen.de)