

Year of Rail – EU und Berlin müssen endlich alle Lkw-Trailer schienenfähig machen

(Berlin, 29. März 2021) Das Europäische „Year of Rail“ wird heute offiziell durch die EU-Verkehrsminister:innen in Lissabon gestartet. Für die Güterbahnen würde die Ankündigung der überfälligen Gesetzesinitiative zur Kranbarkeit von Trailern mehr als warme Worte zählen.

Konkret schlagen die Güterbahnen vor, dass die EU-Kommission und die Verkehrsminister:innen sofort ein altbekanntes Kernproblem des Güterverkehrs angehen und die Kranbarkeit von neuen Lkw-Trailern verbindlich machen. Daneben sollte ein effektives Förderprogramm zur Nachrüstung vorhandener Trailer in Deutschland und anderen EU-Mitgliedstaaten die schnellere Verkehrsverlagerung auf die Schiene vorantreiben.

Das Haupttransportgefäß im Güterverkehr innerhalb der EU, der sogenannte Sattelaufleger, ist in 95 Prozent aller Fälle so gebaut, dass er zwar auf der Eisenbahn (ohne Zugmaschine) transportiert, aber aus Stabilitätsgründen nicht verladen werden kann. NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger: „Technisch ist die notwendige Verstärkung des Rahmens banal, um den Trailer auch mit den üblichen Portalkränen oder Greifstaplern auf Eisenbahnwaggons umsetzen zu können.“ Aus geringfügigen Kosten- und Gewichtsgründen werde aber beim Trailerbau auf die Verstärkung verzichtet und die EU habe bisher von gesetzlichen Vorgaben abgesehen. Im Ergebnis fahren Lkw Tausende von Kilometern quer durch Europa auf den Autobahnen, statt im Kombinierten Verkehr den Hauptlauf auf der Schiene zurückzulegen. In Abhängigkeit vom jeweiligen Bahnstrommix könnten durch die Verlagerung bis zu 95 Prozent des CO2 eingespart werden.

Der EU-Binnenmarkt hat den internationalen Güterverkehr explodieren lassen. Von 2008 bis 2018 hat sich in Deutschland die Anzahl an Fahrten mit Sattelzügen mehr als verdoppelt, der Straßenanteil liegt bei knapp drei Vierteln des gesamten Güterverkehrs. Westenberger: „Die Maßnahmen des zehn Jahre alten EU-Verkehrsweißbuchs haben die Lkw-Lawine nicht aufhalten können. Nun brauchen die EU-Klimaschutzziele und der Green Deal der EU schnelles Handeln. 75 Prozent des EU-Binnengüterverkehrs auf der Straße will die EU auf Schiene und Schiff verlagern. Auch die Bundesregierung muss ihre Schlüsselrolle in der EU viel ernsthafter wahrnehmen.“

Im deutschen „Masterplan Schienengüterverkehr“ war bereits vor fast vier Jahren das Handlungsfeld angesprochen worden. Im Herbst 2020 stimmte die Regierung dann immerhin dem Vorstoß der Güterbahnen zu, dass „eine Verpflichtung zur fahrzeugseitigen Kranbarkeit für neue Standard-Sattelaufleger über eine europaweite gesetzliche Regelung (mittelfristig) dazu beitragen (kann), mehr Sattelaufleger auf die Schiene und in den intermodalen Transport zu bringen.“ Westenberger: „Seitdem ist wieder ein halbes Jahr vergangen, ohne dass wir dazu politische Initiativen gesehen haben. Zusammen mit der zeitgleich im Herbst beschlossenen Lkw-Kaufprämie wurden zwar auch die Mehrkosten kranbarer Trailer förderfähig gemacht. Allerdings nur zusammen mit der Anschaffung einer neuen Zugmaschine. Westenberger: „Das ist inkonsequent, denn was soll je eine Zugmaschine für jeden neuen kranbaren Trailer? Zugmaschinen benötige ich in der nachhaltigen Güterfernverkehrswelt nur noch für die kurzen Strecken vom und zum Güterbahnen-Terminal.“