

Berlin/Nürnberg, 30. April 2025

Elektrifizierungslücken: Wie Schwarz-Rot Güterzügen den Weg über die Grenzen erleichtern könnte

Priorität für moderne Schienenverkehre nach Polen und Tschechien

Die Elektrifizierung von Strecken und Grenzübergängen ist ein wichtiger Bestandteil der Schieneninfrastruktur – vor allem bei den Verbindungen nach Polen und Tschechien (die weiter in Richtung (Süd-)Osteuropa führen) weist Deutschland Nachholbedarf auf. Durchgehend mit Elektrolokomotiven befahrbare Strecken und Grenzübergänge müssen Standard in einem weiter zusammenwachsenden Europa werden. Kein Güterzug sollte mehr am Grenzübergang halten müssen und so Zeit, Geld und Kapazität kosten. Für den Schienengüterverkehr sind besonders relevante, immer noch nicht elektrifizierte Grenzübergänge jene in Görlitz, Forst, Küstrin-Kietz (nach Polen) und Bad Brambach, Schirnding, Furth im Wald (nach Tschechien). Sie müssen in dieser Legislaturperiode (bis 2029) elektrifiziert werden – die schwarz-rote Koalition hat im Koalitionsvertrag angekündigt, dass zentrale Teile der Verkehrsinfrastruktur nach Polen und Tschechien ausgebaut werden sollen. Lkw und Binnenschiffe operieren längst problemlos über Grenzen hinweg – ein Vorteil im umkämpften Transportmarkt.

Roger Mahler, Geschäftsführer der METRANS Rail (Deutschland) und Vorstand der GÜTERBAHNEN nimmt wie folgt Stellung. Er spricht heute auf der Veranstaltung „Nürnberg – das Gateway zum Osten? Welche Chancen birgt die Bahnelektrifizierung für den Wirtschaftsstandort Metropolregion Nürnberg?“ der IHK Nürnberg, der IHK für Oberfranken Bayreuth, des Sächsisch-Bayerischen Städtenetzes, der IG E Nürnberg-Bayreuth-Cheb und der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung.

„Dass nach Tschechien und Polen zentrale Schienenstrecken auf dem Stand der 80er-Jahre verharren, ist ein Armutszeugnis. Der deutsche Export und Import und die gesamte EU sind auf eine leistungsfähige Schiene in Deutschland angewiesen. Wir sprechen über klimafreundlichen Verkehr, gleichzeitig müssen wir Container mit hochmodernen Gütern mit Dieselloks über Grenzstrecken schleppen. Als Unternehmen verlieren wir mit jedem Lokwechsel Zeit und Geld – und mit jedem verstrichenen Jahr Vertrauen in die Verkehrspolitik. Die Aussagen im Koalitionsvertrag, dass man Verkehrsinfrastruktur in Richtung Polen und Tschechien ausbauen möchte, sind ein Grund zur Hoffnung – sofern man sich darauf besinnt, dass Verkehr auf die Schiene verlagert werden soll. Die Bundesregierung muss Versäumnisse der Vergangenheit korrigieren: In den 90ern und 2000ern wurden Autobahnen nach Polen und Tschechien konsequent grenzüberschreitend ausgebaut, jetzt muss die Schiene elektrifiziert und so ihre Wettbewerbsfähigkeit zum Lkw gestärkt werden. Die Regierung kann durch Elektrifizierung schnell – und übrigens vergleichsweise günstig – etwas für den Wirtschaftsstandort Deutschland tun. Kapazitäten werden so auf neuen Schienenstrecken geschaffen, wenn Güterzüge weitere Strecken einfacher nutzen können, statt schon heute überlastete weiter mit dem Personenverkehr teilen zu müssen.“

Hintergrund:

Nach Tschechien gibt es momentan auf 850 Kilometern Grenzlänge lediglich einen zweigleisigen elektrifizierten Grenzübergang (Bad Schandau), der während Bauarbeiten entsprechend nicht mehr zur Verfügung steht. Aufgrund von Baumaßnahmen herrscht auf diesem Abschnitt häufig Eingleisigkeit, nachts sogar Vollsperrungen, die den Güterverkehr besonders treffen – entsprechend sind hier keine Kapazitätssteigerungen möglich. Den Unternehmen bleibt manchmal nichts anderes übrig, als vom Hamburger Hafen über Hof in Bayern zu fahren (Umweg: 170 Kilometer), wenn sie nach Österreich, Ungarn oder in die Slowakei wollen. In Hof endet jedoch die Oberleitung, es muss die Lok gewechselt oder die E-Lok samt Wagen mithilfe einer extra angemieteten Großdiesellok bis zur tschechischen Grenze in Cheb geschleppt werden, wo die Weiterfahrt auf dem elektrifizierten Netz möglich ist. Während der Straßengüterverkehr flüssig und schnell über Grenzen hinweg operiert und andere EU-Staaten auch auf der Schiene ihre Grenzverbindungen modernisieren, kämpfen Güterbahnen in Deutschland mit „Dieselinseln“, administrativen Hürden und fehlender politischer Priorität. Immerhin: Der Grenzübergang Tantow nach Stettin wird gerade zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert und nach einjähriger Bauverspätung voraussichtlich in diesem Jahr fertig. Er ist jedoch für den Schienengüterverkehr bei weitem nicht die wichtigste Grenze.