

GEMEINSAME PRESSEMELDUNG

vom 21. Oktober 2020

Verkehrsverlagerung muss am Lkw-Trailer ansetzen

Studie der TU-Berlin stellt gravierende CO₂-Reduktionen in Aussicht

Jährlich bis zu 16 Millionen Tonnen CO₂ oder rund ein Drittel der gesamten Treibhausgasemissionen des Straßengüterverkehrs in Deutschland könnten durch eine Kombination aus neuen Eisenbahnwagen, zusätzlichen Terminalstandorten, obligatorischer Kranbarkeit der Trailer und angepassten Rahmenbedingungen eingespart werden, sind das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) und der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) überzeugt. Die beiden Branchenverbände stellten heute eine entsprechende Studie der TU Berlin vor.

NEE-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling erläuterte den Fokus: „Lkw-Sattelzüge sind der Dreh- und Angelpunkt, wenn schnell deutlich mehr Güter klimafreundlich auf der Schiene transportiert werden sollen.“ Mit der Kombination aus Lkw-Zugmaschine und dem rund 13 Meter langen und in der Regel dreiachsigen Sattelaufleger (Trailer) werden mittlerweile 72 Prozent der Güterverkehrsleistung auf Deutschlands Straßen erbracht. VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz beklagte: „Da 95 Prozent der Trailer aus banalen technischen Gründen nicht von Kränen oder Greifstaplern angehoben werden dürfen, rollen sie lange Strecken komplett auf der Straße, obwohl Kosten und Umwelteffekte einen Transport auf der Schiene im „Kombinierten Verkehr“ nahelegen.“

Der Sattelaufleger ist eine Erfolgsgeschichte. Von 2008 bis Januar 2020 hat sich sein Anteil am zugleich insgesamt wachsenden Straßentransport mehr als verdoppelt. Trailerverkehre bieten ein hohes Maß an Flexibilität, so dass mittlerweile immer mehr Logistikprozesse auf diese Transporteinheit abgestimmt sind und der ebenfalls multimodal transportfähige Container relativ gesehen zurückfällt.

Kerkeling: „Wenn wir die deutschen und europäischen Klimaziele erreichen wollen, muss im Fernverkehr nicht der Antrieb des Lkw ausgetauscht, sondern seine Ladung auf den Zug gebracht werden.“ Schlüssel seien spezielle technische Lösungen und Kapazitäten für Trailertransporte auf der Schiene.

Aktuell setzen Logistikunternehmen im Kombinierten Verkehr hauptsächlich auf Flachwagen, die entweder Container und sogenannte Wechselbrücken oder mit Hilfe von zwei taschenähnlichen Ausbuchtungen auch Trailer samt deren Achsen transportieren können. Die Technische Universität Berlin hat in einer Konzeptstudie dargelegt, wie die Trailer-Kapazität pro Zug durch die Einführung eines aus fünf verbundenen Teilen bestehendem, 77 Meter langem Gliedertaschenwagens erhöht werden kann, ohne den Ablauf in den Umschlagterminals zu verändern. Statt der üblichen 40, können künftig 45 Trailer pro Ganzzug (Maximallänge 700 Meter zzgl. Lokomotive) transportiert werden. Die so gesteigerte Kapazität eines Ganzzuges um mehr als 12 Prozent vermeidet bei jeder durchschnittlichen Zugfahrt bis zu 57,2 t des Treibhausgases.

Zeitgleich sind eine schienenfreundliche Gestaltung staatlicher Abgaben sowie weitere schnell wirkende Initiativen notwendig, um künftig grundsätzlich alle Trailer verladen zu können. Heute sind rund 95 Prozent aller Trailer nicht-kranbar. Kranbare Trailer verfügen über verstärkte Stellen am Außenrahmen (sog. Greifkanten). Sie eignen sich daher für den in Terminals üblichen Umschlag zwischen Straße und Schiene, bei dem der

Trailer mithilfe eines Krans oder eines Reachstackers (Greifstapler) verladen wird. NEE und VPI sehen es daher als notwendig an, dass Kranbarkeit als obligatorische Eigenschaft für neu beschaffte Trailer europaweit vorgeschrieben und auf dem Weg dorthin eine Förderung für Umrüstung Bewegung in den Markt bringt, wo die Verlagerung auf die Schiene bisher nur unter erschwerten und kostenintensiven Bedingungen möglich war.

Lawrenz sagte dazu: „Nur eine Harmonisierung der Ladeeinheiten erzeugt die notwendigen Skalenvorteile im Kombinierten Verkehr.“ Mit der praktischen Einführung des neuen Wagenkonzeptes erhöht sich die Effizienz des reinen Schienentransports, der dadurch mehr Trailer je Zuglänge unterbringt, weniger Energie verbraucht und zudem noch kostengünstiger in der Beschaffung ist als bisherige Wagen.

Die zusätzlich benötigte Kapazität, um alle im Kombinierten Verkehr befindlichen Trailer zu verkranken, erfordert einen Ausbau der Terminalinfrastruktur in Deutschland, die im zweiten Teil der Studie der Technischen Universität Berlin beschrieben wird. Kerkeling: „Durch den parallelen Ausbau einer deutschlandweiten Terminalinfrastruktur mit 50 Standorten können 50 Prozent der Beförderungsleistung des Straßengüterfernverkehrs effektiv auf die Schiene verlagert werden.“

Der Verkehrssektor in Deutschland steht vor der ambitionierten Aufgabe, seinen jährlichen Ausstoß klimarelevanter Gase von aktuell 165 Mio. Tonnen CO₂ auf nicht mehr als 98 Mio. Tonnen im Jahr 2030 zu senken. Ohne gezielte Gegenmaßnahmen erwarten Expertinnen und Experten dagegen einen weiteren Anstieg um knapp 6 Mio. Tonnen pro Jahr. Das Verkehrsministerium hatte im Juni 2019 Schiene und Binnenschiff zusammen nur einen Einspareffekt von zwei Millionen Tonnen CO₂ zugebilligt, aber aus unerklärlichen Gründen dabei keinerlei Verkehrsverlagerung unterstellt. Das vorgestellte Konzept aus vier Säulen ist in der Lage, das Achtfache dieser Vorhersage zu erreichen. Bei Transporten auf der Straße fallen bereits heute sechsfach höhere CO₂-Emissionen (112 g/tkm) als im Schienengüterverkehr (18 g/tkm) an. Der Wert von 57,2 Tonnen bezieht sich auf eine verlagerte Transportentfernung von 480 Kilometern.

Pressekontakt NEE:

Neele Wesseln (Verkehrs- und eisenbahnpolitische Referentin), Mobil +49 173 4122863, E-Mail wesseln@netzwerk-bahnen.de