

Nachhaltige Verkehrsverlagerung braucht adäquate Infrastruktur

(19.11.2015) Die Bayerische Speditions- und Logistikbranche fordert für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung bessere Voraussetzungen. Angesichts der aktuellen Wachstumsprognosen im Güterverkehr, der damit verbundenen Engpässe und im Sinne eines nachhaltigen Gütertransports ist eine bessere Infrastruktur auch im Bereich der Verkehrsträger Schiene und Wasser zwingend notwendig. Die Bedingungen für den Gütertransport auf der Schiene als auch auf Binnengewässern entsprechen quantitativ nicht den Anforderungen, die an modernen Gütertransport gestellt werden.

„Forderungen zehn Prozent des Straßengüterverkehrs auf die Schiene zu verlagern, sind deshalb ein unrealistischer Verlagerungstraum“, sagt die Geschäftsführerin des LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V., Edina Brenner. Dies zeigt eine einfache Rechnung: 2013 wurden laut Statistischem Bundesamt im Güterverkehr auf der Straße über 3,3 Milliarden Tonnen Güter transportiert. Auf der Schiene waren es gerade Mal 374 Millionen Tonnen. Wenn sich zehn Prozent dieser Kapazität von der Straße auf die Schiene verlagern, dann würde sich der Umfang des Schienenverkehrs verdoppeln. Dies ist mit der derzeit vorhandenen Infrastruktur, Beförderungskapazität und -flexibilität nicht machbar.

Um die Verkehrsverlagerung auf die Schiene in Bayern voranzutreiben, setzt sich der LBS insbesondere für drei Projekte ein. Die Strecken München – Mühldorf – Chemiedreieck – Salzburg sowie der Brennerzulauf müssen ausgebaut werden. Zudem ist eine Modernisierung und Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Hof / Ostkorridor – Nürnberg – Tschechien nötig.

Um vorhandene Engpässe, besonders im kombinierten Verkehr zu reduzieren, müssen Umschlagterminals aus-, bzw. neugebaut werden.

Für einen reibungslosen Ablauf sind zudem Planbarkeit und Verlässlichkeit von zentraler Bedeutung. Vermehrte Streiks wie erst im Frühjahr 2015 sind da kontraproduktiv.

Die Kabinettsentscheidung die Donau in der Variante A auszubauen, schränkt die Möglichkeiten einer weiteren Verkehrsverlagerung zu Gunsten der Binnenschiffe ein. Bedingt durch Eis, Hoch- oder Niedrigwasser wird die erforderliche Abladetiefe von 2,50 m auf der Donau im Schnitt an nur 165 Tagen im Jahr erreicht. Weil die Fahrtzeit auf der Donau nicht berechenbar ist, lässt sich dieser Verkehrsträger kaum einem neuen Verlagerer-Kunden als Alternative zur Straße vermitteln.

„Mehr kombinierte Verkehre und ein optimierter Seehafen-Hinterlandverkehr können den Straßenverkehr spürbar entlasten“ sagt Brenner. „Damit Deutschland und Bayern seine Spitzenposition in Spedition und Logistik behält, muss der Infrastrukturausbau auch im Schienen- und Binnenschiffverkehr vorangetrieben werden“.

Der LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. vertritt als bayerischer Branchenverband die Interessen von ca. 430 Unternehmen aus dem gesamten Spektrum des Speditions- und Logistikgewerbes als „Architekten des Verkehrs“. Der Verband repräsentiert die Unternehmen im Bereich logistischer Dienstleistungen, des Lagerschäftes und der Kontraktlogistik, im Straßengütertransport, im Möbel- und Umzugsverkehr, in der Luftfracht, im Schienengüterverkehr sowie bei der Befrachtung von See- und Binnenschiffahrt.