

„Künftige Verkehrspolitik an Realität anpassen“

BI Freie Fahrt fordert unter Berufung auf Shell-Studie zügigen Weiterbau der B15 neu

Von Johannes Viertelböck

Die Landshuter Bürgerinitiative Freie Fahrt (Biff) fordert seit Jahren ein Gesamtkonzept zur Lösung der regionalen Verkehrsprobleme. Dazu gehört für Vereinsvorsitzenden Friedrich Weimar die zeitnahe Umsetzung von Großprojekten wie B15 neu und Westtangente, die möglichst durch den Landkreis bis zur B15 alt verlängert werden soll. Dass beide Vorhaben nötig sind, belegt nach Ansicht von Weimar die über die Parteigrenzen als verlässlich angesehene Shell-Nutzfahrzeugstudie, an der auch das Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) mitgewirkt habe. Demnach wird die Menge der transportierten Güter bundesweit von derzeit 4,1 Milliarden Tonnen bis 2040 auf rund 4,8 Milliarden Tonnen anwachsen. Dass immer mehr Kunden online einkaufen und dementsprechend immer mehr Waren geliefert werden, soll diesen Trend weiter begünstigen.

Ein Großteil der Güter, in der Studie ist von 3,9 Milliarden Tonnen die Rede, wird 2040 per Lastwagen ihr Ziel erreichen, so Weimar weiter. Derzeit liege der Anteil der Waren, die hierzulande per Laster befördert werden, übrigens bei 73 Prozent. Einen spürbaren Rückgang sagten die Studienautoren für die kommenden Jahrzehnte nicht voraus. Ihr Fazit lasse deswegen nur wenig Interpretationsspielraum: „Lkw behalten auch in Zukunft ihre Bedeutung als wichtigstes Güterverkehrsmittel in Deutschland.“

Güterverkehrsleistung soll sich bis 2040 verdoppeln

Besonders deutlich wird das laut Weimar, der bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand Marketingleiter der Chemiesparte von Shell war und daher nach wie vor beste Kontakte zu dem Weltkonzern pflegt, bei einem Blick auf die sogenannte Güterverkehrsleistung. Diese berücksichtigt auch die Entfernungen, die die Güter zurücklegen. Gemessen wird diese Güterverkehrsleistung in Tonnenkilometern. In den vergangenen 25 Jahren war ein Anstieg um rund 60 Prozent zu verzeichnen, sagt der Biff-Vorsitzende unter Berufung auf die Shell-Studie. In derselben Tonart solle es im kommenden Vierteljahrhundert weitergehen: Die Experten sagen bis 2040 ein Plus um weitere 50 Prozent auf dann gut 960 Milliarden Tonnenkilometer voraus. Mehr als zwei Drittel davon, exakt 672 Milliarden Tonnenkilometer, sollen demnach auf der Straße abgewickelt werden – das wäre gegenüber 2014 ein Zu-



Rund 73 Prozent aller Waren werden in Deutschland derzeit per Lastwagen befördert. Dieser Anteil soll laut Shell-Studie bis 2040 nur unwesentlich sinken. Das Fazit der Experten: „Lkw behalten auch in Zukunft ihre Bedeutung als wichtigstes Güterverkehrsmittel in Deutschland.“
Foto: Christian Charisius/dpa

wachs von mehr als 200 Milliarden Tonnenkilometern. Zwar legen im Vergleichszeitraum Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt nach Schätzungen der Fachleute prozentual noch stärker zu als die Straße. Mit zusammen 290 Milliarden Tonnenkilometer bleiben diese beiden Verkehrsträger aber 2040 nach wie vor weit hinter der Straße zurück.

Für Weimar bedeutet das Folgendes: „Wir müssen unsere zukünftige Verkehrspolitik an die Realität anpassen – auch wenn uns die Zahlen vielleicht nicht gefallen mögen.“ Zu den bitteren Wahrheiten gehören den Studienautoren zufolge nämlich auch dieses verkehrswissenschaftliche Prinzip: „Je mehr Lkw auf den Straßen fahren, desto höher ist das Wirtschaftswachstum – und umgekehrt.“ Abzulesen sei das beispielsweise an dieser Tatsache: Mittlerweile sind in Deutschland mehr als drei Millionen Lkw zugelassen, „fast doppelt so viele wie im Jahr 1990“. Der Bestand an leichten Nutzfahrzeugen habe sich in diesem Zeitraum sogar verdreifacht. Aus all diesen Fakten sei abzuleiten, dass „der Lastwagen mit großem Abstand vor Bahn und Schiff der wichtigste Güterverkehrsträger im Land ist“. Und an diesem Befund werde sich in absehbarer Zeit nichts ändern, so Weimar. Im Gegenteil: Die Shell-Studie sage „einen Boom bei den Brummis“ voraus.

Angesichts dieser Untersuchung ist für Weimar klar, dass „die Verkehrsinfrastruktur auch in unserer Region unbedingt ausgebaut werden muss – und zwar nicht zuletzt die Straßen“. Bei den Diskussionen um Großprojekte wie die Fortset-

zung der B15 neu dürfe zudem nicht ständig nur auf den Ziel- und Quellverkehr abgestellt werden. „Solche Straßen haben doch vor allem eine überregionale Bedeutung“, so Weimar. „Sie werden gebraucht, um die schon heute absehbaren Verkehrsströme der Zukunft bewältigen zu können, ohne dass Städte wie Landshut im Verkehrschaos versinken.“ Das gelte insbesondere für die Verlängerung der B15 neu, die eine wichtige Nord-Süd-Verbindung in Deutschland darstelle.

Öbner fühlt sich bestätigt, Gambke bleibt unbeirrt

Bei den für die Region zuständigen Bundestagsmitgliedern stößt Weimar mit seinen Appellen erwartungsgemäß auf unterschiedliches Echo. Unterstützung kommt vom CSU-Direktabgeordneten Florian Öbner: „Reine Durchfahrtsverkehre haben in der Stadt Landshut nichts zu suchen. Vor allem die Schwerlast-, Transport- und Logistikverkehre belasten momentan den Mobilitätsfluss in der Stadt immens, führen zu Stauzeiten für den örtlichen Quell- und Zielverkehr und damit zu Ärger auf unseren Straßen.“ Einer Studie bedürfe es freilich nicht, um dieses Problem zu erkennen – „es ist zu offensichtlich“.

In Zukunft wird sich diese Entwicklung laut Öbner aufgrund des Wachstumsdrucks durch Zuzug und der wirtschaftlich starken Stellung der Region weiter verschärfen. „Das dürfen wir nicht ignorieren.“ Vielmehr müsse durch den Bau leistungsfähiger Verkehrsverbindungen für mehr Lebensqualität ge-

sorgt werden. „Darum ist es nicht nur ein verkehrspolitischer, sondern ein gesamtgesellschaftlicher Erfolg, dass die Planung und Finanzierung des Weiterbaus der B15 neu von Bundeseite aus gesichert sind“, so Öbner. „Und ich werde mich mit den vielen Unterstützern dieses wichtigen Projekts weiter dafür einsetzen, dass es so schnell wie möglich umgesetzt werden kann.“

Ganz anders urteilt sein Grünen-Kollege Dr. Thomas Gambke: Er hält die B15 neu weiter nicht für sinnvoll und lässt sich auch durch die von Weimar angeführte Studie nicht beirren. „Die vorgebrachten Zahlen liefern keine Anhaltspunkte dafür, dass der überregionale Lkw-Verkehr tatsächlich zunimmt“, so Gambke. Einen Zuwachs beim Straßen-Schwerverkehr zieht er zwar nicht in Zweifel. Dieser beruhe aber vor allem auf einem Plus bei den kurzen Strecken. „Es ist deswegen falsch, Lkw-Verkehr mit überregionalem Verkehr gleichzusetzen und daraus dann die entsprechenden Schlussfolgerungen zu ziehen.“ Es sei längst nicht mehr so, dass die meisten Laster Güter beispielsweise von Bayern nach Italien transportieren. „Überwiegend geht es doch um Strecken unter 50 Kilometer“, sagt Gambke. Und der erhebliche Anstieg bei leichten Nutzfahrzeugen sei aus seiner Sicht vor allem auf den zunehmenden Versandhandel zurückzuführen. „Das aber ist für mich klassischer Ziel- und Quellverkehr.“ Gambke bleibt daher bei seiner Auffassung: „Die Autobahn B15 neu wird für die Stadt Landshut keine entscheidende Entlastung bringen.“