TAGESSPIEGEL
BACKGROUND

Verkehr & Smart Mobility

Slowenien: Transitland für Lkw

Slowenien ist ein wichtiges Transitland für deutsche Urlauber:innen und Waren auf dem Weg nach Italien, Österreich, Ungarn und Kroatien. Auch deshalb hat das Land mit hohen Emissionen zu kämpfen. Die Verlagerung auf die Schiene stockt. Expert:innen fordern eine gesamteuropäische Lösung für den Gütertransport per Bahn.

von Clara Nack

veröffentlicht am 29.06.2023

Sloweniens Verkehrssektor verzeichnet **hohe Emissionen**. Verursacht werden diese jedoch nicht nur von den gerade einmal zwei Millionen Einwohner:innen selbst, sondern auch **durch die Lkw-Transporte**, die das Land passieren, mit Start und Ziel im Ausland. Viele Logistikunternehmen aus Deutschland wie die Spedition **Emos** mit Hauptsitz in Köln wählen für ihre Transporte in Richtung Südosten den Weg über das kleine osteuropäische Land. Gerade der Güterverkehr rollt in Slowenien und in ganz Europa weiterhin fast ausschließlich über die Straße.

„Europa verlangt, dass wir den **freien Personen- und Warenverkehr** haben, also ist das Motto in Slowenien, den Zugang zu den Autobahnen

unter allen Umständen freizuhalten“, sagt **Marko Peterlin**, Direktor des **Instituts für Raumordnungspolitik** (IPoP) in der slowenischen Hauptstadt Ljubljana.

Ein **Drittel der Treibhausgasemissionen** in Slowenien produziert der Verkehrssektor, 2021 waren das 5180 Kilotonnen CO2-Äquivalente (1Kilotonne = 1000 Tonnen), die durch Covid-Maßnahmen noch relativ niedrig lagen. Für 2022 rechnet **Matjaž Česen** vom Energy Efficieny Center des **Jožef-Stefan-Instituts** in Ljubljana mit über 6000 Kilotonnen CO2-Äquivalente: „Damit würden wir den bisherigen **Spitzenwert von 2008 übertreffen**.“

Grund dafür ist auch der **günstige Kraftstoffpreis** im Vergleich zu den Nachbarländern. Der Durchschnittspreis lag im Oktober 2022 in Österreich bei 2,019 Euro, in Slowenien hingegen **nur bei 1,682 Euro** pro Liter. Dort sind die Preise auch stabiler und in der Vergangenheit von der Regierung vereinheitlicht worden. Dadurch stieg der **Anteil ausländischer Fahrzeuge** am slowenischen Verkehr vergangenes Jahr erheblich auf bis zu 30 Prozent, schätzt Česen.

Teure Instandhaltung der Straßen wegen Lkw

„Slowenien **unternimmt** als Transitland **wenig beziehungsweise gar nichts**, um die Lkw-Emissionen zu reduzieren. Lkw fallen als Problem nur aufgrund von Staus auf, aber nicht aufgrund von Emissionen, so lautet das Argument“, fasst Marko Peterlin vom IPoP zusammen. Etwa zwei Drittel der Emissionen im Verkehr werden von Privatfahrzeugen verursacht, **ein Drittel** fällt auf den Güterverkehr zurück – der sei zwar ein Problem, aber Autos seien hinsichtlich der Emissionen ein größeres, ordnet der Experte ein.

Den europäischen **Transitverkehr anzulocken**, wurde wegen der Einnahmen durch die Maut zunächst als Gewinn angesehen, sagt er: „Das ist wirklich **kurzsichtiges Denken**, denn Lkw verursachen wegen ihres

Gewichts Schäden auf der Straße. Die gesamte **Instandhaltung der Straßen** hierzulande, für welche die eingenommene Maut aufgewendet wird, geht auf das Konto der Lkw."

Der einzige **nationale Verkehrsplan** in Slowenien war bis 2010 der **Bau von Autobahnen**. Davon hat das postsozialistische Land so viele wie kaum ein anderer EU-Staat: 616 an der Zahl, das sind **rund 293 Autobahnen** pro eine Million Einwohner:innen. Im EU-Vergleich sind die Straßenverkehrswege in Slowenien überdurchschnittlich gut ausgebaut und daher auch am attraktivsten gegenüber anderen Verkehrswegen.

Schiene statt Straße?

Der Nachbar Österreich – ebenfalls ein Transitland mit stark frequentierten Autobahnen – versuche wenigstens, den Straßengüterverkehr einzuschränken. Hierzulande sei das nicht einmal eine politische Debatte, sagt Institutsdirektor Peterlin. Auf dem österreichischen Brenner-Korridor gibt es **Nachtfahrverbote zwischen 22 und 5 Uhr**. An Sonntagen besteht gar keine Fahrerlaubnis.

Allerdings gibt es viele **Ausnahmen** für bestimmte Güter wie verderbliche Lebensmittel. Diese Maßnahme wurde als Schutz für die Bevölkerung vor Emissionen und Lärm eingeführt und soll ein weiteres Wachstum des Lkw-Verkehrsaufkommens begrenzen, weiß **Stephan Tischler**, Vorsitzender der Internationalen Alpenschutzkommission **CIPRA** Österreich.

Eine langfristige Lösung für all die kurzfristigen Maßnahmen gegen Lärm, Stau, Verschmutzung sowie CO2-Emissionen ist **unzweifelhaft die Schiene**. Das öffentliche Eisenbahnsystem in Slowenien gilt jedoch als unzuverlässig und langsam, da es jahrzehntelang vernachlässigt wurde und nun dringend saniert und ausgebaut werden muss. Außerdem muss eine **neue Zugflotte** her, die nur schleppend ausgetauscht wird.

Bislang bleibt die Straße jedoch Nummer eins. Per Zug werden nur rund **1000 Millionen Tonnenkilometer** der Transitwaren transportiert, was

rund einem Viertel des Schienenverkehrs in Slowenien entspricht. „Unseren Schätzungen zufolge wird der Anteil des Schienengüterverkehrs selbst mit neuer Infrastruktur **derselbe bleiben**, weil der Güterverkehr der Zukunft **so stark wachsen wird** – auch auf der Straße", betont Česen vom Jožef-Stefan-Institut.

Nationalstaatliches Denken bei Eisenbahnen

Auch in Österreich sieht Tischler vom CIPRA Österreich **grenzübergreifende Hürden** für die nachhaltige Lösung per Güterzug: „Waren werden weite Wege durch ganz Europa transportiert. Bei der Eisenbahn herrscht jedoch immer noch ein **sehr nationalstaatliches Denken**", sagt er. „In den EU-Ländern führen verschiedene Bahnsysteme und -vorschriften dazu, dass Grenzübergänge für den Güterverkehr aufgrund von erforderlichen Lok- und Personalwechseln sowie vorgeschriebenen Grenzaufenthalten **sehr zeitintensiv** werden."

Die **neue Bahninfrastruktur alleine** werde die Spediteure daher nicht dazu bewegen, die Schiene auch zu nutzen. Denn der Transport mit Lkw ist auf der Gesamtroute **trotz hoher Mautgebühren** über die Alpenpässe immer noch deutlich günstiger. Für die kostengetriebene Logistikbranche zählen die **Gesamtkosten durch Europa**. Die Route über den Brenner verlange zwar teure Maut, sei für den Aufwand der Verladung von Gütern auf die Schiene aber viel zu kurz.

„Das Bahnsystem ist aus dem vorigen Jahrhundert und eine Vereinheitlichung beziehungsweise der Abbau von betriebsbedingten Hürden **nur auf europäischer Ebene lösbar**", sagt Tischler, der auch als Verkehrswissenschaftler an der **Universität Innsbruck** tätig ist. Es brauche **ein einheitliches System** in Europa, was bisher immer an der Frage gescheitert sei: Welches System setzt sich durch, und wer wird dadurch gezwungen umzurüsten?

Die EU hat bereits einige **Pläne für die Vereinfachung des**

Grenztransports per Bahn, deren Umsetzung geht jedoch eher schleppend voran. So setzt sich die **Europäische Bahnagentur** (ERA) für einheitliche Regeln bei der Zulassung von Passagierzügen ein, was vor allem Nachtzüge beträfe. Das **European Rail Traffic Management System** (ERTMS) wird bereits seit den 1980er-Jahren entwickelt und soll unter anderem Signalgebungssysteme EU-weit vereinheitlichen, kommt aber bislang nur lückenhaft zum Einsatz – auch Deutschland ist hier hinterher. Des Weiteren werden Mitgliedsstaaten zu einer **Vereinheitlichung der Spurweite** aufgerufen, um einen reibungslosen Transport zu garantieren.

Vorbild Schweiz

Die Schweiz hat den eigenen Transportsektor **durch hohe Investitionen** in den vergangenen 30 Jahren umgekrempelt: Hier wird der alpenquerende Güterverkehr mehrheitlich über die Schiene abgewickelt. 2021 wurden **75 Prozent der Nettotonnen per Bahn** durch die Alpen transportiert. Dabei ist der Anteil des kombinierten Verkehrs am Schienenverkehr zwischen 1981 und 2021 von 17 Prozent auf 76 Prozent angestiegen. Laut dem schweizerischen Bundesamt für Statistik ist es **in Österreich genau andersherum** – hier rollen weiterhin 73 Prozent des Frachtverkehrs über die Straße, ähnlich ist es in Slowenien.

„Politisch ist die Schiene in Slowenien **nicht sehr attraktiv**, da sie derzeit nicht gut funktioniert und die Instandhaltungsarbeiten aus den letzten Dekaden nachgeholt werden müssen“, betont Verkehrsexperte Peterlin. **Aufgrund des bergigen Terrains** geografisch auch nicht ganz anspruchslos, sei die Schiene zudem teuer, und ihre Weiterentwicklung gehe weit über die vier Mandatsjahre einer Amtszeit hinaus. Daher sei sie **kein gutes Wahlkampfthema**.

Ganz hoffnungslos ist Peterlin allerdings nicht: Zumindest sei sich das slowenische **Ministerium für Klima, Umwelt und Energie** bewusst, dass die Rückführung der Verbrauchssteuer für Diesel auf das EU-Minimum **eine schädliche Subvention** sei, die abgeschafft werden müsse, mahnt

Česen.