

Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 18 – Güter- und Schienenpersonenverkehr in Europa

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,

Andreas Tietze:

**Landtagsfraktion
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Telefon: 0431 / 988 - 1503
Fax: 0431 / 988 - 1501
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de
www.sh.gruene-fraktion.de

Nr. 127.11 / 24.02.2011

Im Bahnverkehr die Weichen richtig stellen

Bahnpolitik muss auf ein modernes, preisgünstiges und zuverlässiges Verkehrsangebot auf der Schiene für die Reisenden wie auch für den Güterverkehr zielen. Die Infrastruktur des Schienenverkehrs muss dauerhaft und uneingeschränkt im öffentlichen Eigentum bleiben.

Gleisnetz, Bahnhöfe und Energieversorgung sind Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Wir Grünen wollen mehr Verkehr auf die Schiene bringen und den Umweltvorteil des Schienenverkehrs gegenüber Auto, LKW und Flugzeug ausbauen.

Um die Mobilität für alle BürgerInnen langfristig zu erhalten, müssen die Weichen richtig gestellt werden. Wir Grünen sind für mehr Lärmschutz an Schienenstrecken. Der Schienenbonus aus den 70er Jahren ist nicht mehr zeitgemäß.

Nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung wird der für die festgelegten Geräuschpegelgrenzwerte relevante Beurteilungspegel beim Schienenverkehr um fünf dB geringer angesetzt als beim Straßenverkehr. Diese Regelung muss nun aus unserer Sicht überprüft werden.

Für die Akzeptanz des Schienenverkehrs durch die Bevölkerung ist eine Lärmminde- rung von großer Bedeutung. Der passive Lärmschutz ist aufwändig und teuer. Wichtiger ist der aktive Lärmschutz durch leisere Gleise und vor allen Dingen leisere Bremsen. Scheibenbremsen gibt es bei den neueren Fahrzeugen, ältere Fahrzeuge und Güter- waggons müssten nachgerüstet werden. Bei 200.000 alten Güterwaggons wahrlich eine gewaltige Aufgabe. In der Praxis wird es schwierig sein, da Ganzzüge selten aus identi- schen Güterwaggons mit den gleichen Bremssystemen bestehen. Aber als Anreizsys- tem lärmärmere Waggons einzusetzen, das ist der richtige Ansatz.

Die Forderung, ein lärmabhängiges Trassenpreissystem zu entwickeln, ist grundsätzlich

richtig.

Europas BürgerInnen leiden zunehmend unter der Last des wachsenden Güterverkehrs, vor allem auf der Straße. Im Zuge der Osterweiterung der EU ist besonders der Ost-West-Verkehr überproportional gestiegen. Straßen und Schienenwegen droht die Überlastung. Deswegen deshalb ist die allererste Bürgerpflicht, den Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und effizienter zu machen.

Im Eisenbahnbereich gab es den Vorschlag der Kommission für den Aufbau eines eigens für den Güterverkehr vorgesehenen Schienennetzes, das nicht durch den Personenverkehr gestört werden soll. Die Grünen unterstützen diesen Vorschlag, bestimmte Korridore für den grenzüberschreitenden Güterverkehr vorzuhalten. Das geht auf deutscher Seite nur, wenn die Ausbaumittel auf den Schienengüterverkehr ausgerichtet werden, so wie es die Studie Schienennetz 2025/2030 des Bundesumweltamtes vorsieht.

Zurzeit ist ein eigenständiges Eisenbahn-Güterverkehrsnetz in Europa ein schöner Traum - in den meisten Ländern sind auf der Schiene die Mischverkehre zuhause, d.h. Güter- und Personenzüge fahren auf denselben Gleisen. Das Europäische Parlament hat gefordert, zunächst auf die bestmögliche Ausnutzung und Verbesserung der technischen und logistischen Möglichkeiten der bestehenden Infrastruktur zu setzen. Angesichts knapper finanzieller Ressourcen muss dieser Schritt immer Vorrang haben.

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene bleibt zentrales Ziel.

Wichtig ist auch die Verknüpfung der Verkehrsträger. Damit das Umladen von Gütern etwa vom LKW auf die Bahn problemlos verläuft, ist beispielsweise ein einheitliches Beförderungsdokument für Schiff, Bahn, LKW und Flugzeug notwendig und hilfreich.

Die EU wird den wachsenden Güterverkehr nur dann bewältigen können, wenn sie ihre Bahninfrastruktur verbessert, d.h. Investitionen in den Bestand und nicht in teure Prestigeprojekte wie die Fehmarnbelt-Querung tätigt.

Wichtig wäre es, die zehn größten Engpässe und Problemstellen im grenzüberschreitenden europäischen Schienengüterverkehr zu benennen. Hier sind Maßnahmen und Investitionspläne unabdingbar, um die Schwachstellen im Bahnnetz schnell zu beheben und so größere Kapazitäten zu schaffen.

Vorschläge der Regierungsfractionen für Effizienz und Nachhaltigkeit im Schienenverkehr tragen wie selbstverständlich mit.
