

Verkehrsvermeidung sollte oberstes Ziel sein

Das Eisenbahn-Bundesamt in Bonn erarbeitet zur Zeit einen Lärmaktionsplan für die Haupt-eisenbahnstrecken in Deutschland. Bremen und Bremerhaven mit ihrem Seehafenhinterland-verkehr gehören dazu. Einige zehntausend Anwohner sind in Bremen gesundheitsschädlichem Bahnlärm ausgesetzt. Lärm und Erschütterungen sind die Pferdefüße des Güterverkehrs auf der Schiene.

In seinem Gastkommentar „Alle für die Schiene“ im WESER-KURIER vom 29. August geht Autor Dirk Flege leider mit keinem Wort darauf ein. Vielmehr freut er sich, dass Bundesverkehrsminister Dobrindt in seinem „Masterplan Schienengüterverkehr“ die Trassenpreise für Güterzüge ab Januar 2018 halbieren will. Die Einnahmeausfälle in Höhe von 350 Millionen Euro sollen durch Steuermittel ausgeglichen werden. Durch die Verbilligung der Transporte „soll der Marktanteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Deutschland deutlich steigen.“ Damit verstößt die Bundesregierung gegen einen zentralen Grundsatz der Umweltpolitik, denn der Preis soll die wahren Kosten widerspiegeln. Das heißt externe Kosten sollen in das Produkt oder die Dienstleistung integriert werden.

Die angekündigte Senkung der Schienenmaut freut Dirk Flege, denn er ist der Geschäftsführer der „Allianz pro Schiene“, einem Lobbyverband der Bahnbranche. Eisenbahnunternehmen, Bahntechnikproduzenten und Gleisbaufirmen bilden das finanzielle Rückgrat des Verkehrsbündnisses. Die 139 Unternehmen stehen für einen Schienen-Umsatz von jährlich 30 Milliarden Euro, das ist eine Menge Schotter.



WALTER RUFFLER

Wenn Flege schreibt, „im Güterverkehr kämpfen die Bahnen gegen unfaire Wettbewerbsbedingungen zwischen Lkw und Güterzug“, so blendet er wesentliche Privilegien der Bahn aus, die zum Teil Ursache der Belastung der Bahnanwohner durch Lärm und Erschütterungen sind, denn kein Lkw darf mit 100 Stundenkilometern durch geschlossene Ortschaften donnern, der Güterzug darf. Für Lkw gibt es ein Sonntagsfahrverbot, für Güterzüge nicht. Nachts stehen die meisten Lkw auf Autobahnparkplätzen, während die Güterzüge freie Bahn haben, unbehelligt vom Personenverkehr.

Falls es eine finanzielle Schieflage zwischen dem Gütertransport per Lkw und per Güterzug geben sollte, könnte man gleiche Wettbewerbsbedingungen herstellen, indem man den Gütertransport auf der Autobahn verteuern würde. Eine Verbilligung von Transporten führt zu mehr Transporten, das ist niemandem zuzumuten. Eine Verkehrsvermeidung sollte das oberste Ziel der Verkehrspolitik sein.

Unser Gastautor

ist Mitbegründer der Bahnlärm-Initiative Bremen, hat 25 Jahre lang als Lehrer gearbeitet, dann als freier Künstler. Der 68-Jährige war von 1991 bis 1995 für die Grünen Abgeordneter in der Bremischen Bürgerschaft.
