

Bahnlärm, Logistikketten und Wirtschaftsweise

Gliederung:

1. Zusätzliche Aufgabenstellung für Bahnlärminitiativen
2. Verkehrsvermeidung als Priorität
3. Regionale Kreislaufwirtschaft
 - 3.1 Konsum von landwirtschaftlichen Produkten primär aus der Region
 - 3.2. Müllverwertung nahe am Ort der Müllentstehung
 - 3.3. Donald Trump und die Autos für Amerika
4. Verkürzung und Verlagerung der Transportwege
 - 4.1. Der slowenische Hafen Koper
 - 4.2. Piräus als Teil der neuen Seidenstraße
 - 4.3. Die Rheinschiene als Negativbeispiel
 - 4.4. Die Relation Wilhelmshaven - Ruhrgebiet
5. Mehr Lärmgerechtigkeit!
6. Eine humanverträgliche Bahn
7. Für eine Umkehrung der Prioritäten
 - 7.1. Die Suggestion Lkw- freier Autobahnen
 - 7.2. Die Eisenbahnpolitik vom Kopf auf die Füße stellen
8. Umweltverbände als Bündnispartner

1. Zusätzliche Aufgabenstellung für Bahnlärminitiativen

Bahnlärminitiativen sollten nicht nur wie bisher bauliche, technische und betriebstechnische Aspekte von Lärm, Erschütterungen und Feinstaub durch den Bahnverkehr thematisieren (und auf Abhilfe drängen), sondern auch die Rationalität des internationalen Warenverkehrs hinterfragen und die Wirtschaftsweise durchleuchten, die immer mehr Güterverkehr hervorbringt, auf der Schiene, der Straße, auf dem Wasser und in der Luft.¹

2. Verkehrsvermeidung als Priorität

Ein zentraler Gesichtspunkt sollte die Vermeidung von Verkehr sein, was auf unterschiedliche Weise zu erreichen ist. Besseres Handling innerhalb des Systems z.B. durch Vermeidung von Leerfahrten wäre sogar betriebswirtschaftlich sinnvoll. Darüber hinaus könnte Verkehr vermieden werden, indem die Transportwege verkürzt werden und die bewegte Tonnage vermindert wird. Die Verkürzung von Wegen wäre auch betriebswirtschaftlich vorteilhaft, weil Kosten eingespart werden.

¹ Dies habe ich beim 3. Internationalen Bahnlärm-Kongress in Boppard am 29.06.2017 unter TOP 5 „Berichte aus den Regionen“ angesprochen und dafür viel Beifall bekommen.

3. Regionale Kreislaufwirtschaft

Sehr sinnvoll ist die Idee einer regionalen Kreislaufwirtschaft, wie sie vor Jahren von den Grünen vertreten wurde. Dazu drei Beispiele:

3.1. Konsum von landwirtschaftlichen Produkten primär aus der Region

Warum Zwiebeln aus Neuseeland kaufen, wenn es welche aus dem eigenen Land gibt; warum den Ägyptern die Kartoffeln wegessen, wenn es auch welche aus Deutschland zu kaufen gibt, zumal die Ägypter dann in großem Maße Getreide aus den USA einführen müssen, damit die Massen zu essen haben und nicht rebellieren.

3.2. Müllverwertung nahe am Ort der Müllentstehung

Bislang wurden bremische Bioabfälle in Bremen kompostiert und der Kompost von den Recyclinghöfen verkauft, ein schönes Beispiel für kommunale Kreislaufwirtschaft. Nun hat ein Konzern aus Osnabrück die Ausschreibung gewonnen, und eine Karawane von Lkws wird demnächst den bremischen Biomüll auf der A 1 ins 122 km entfernte Osnabrück transportieren, was die Emissionen erhöht und die Autobahn stärker belasten wird, was dann den Ruf nach einer „Verlagerung“ von Fracht auf die Bahn wieder lauter wird erschallen lassen.

3.3. Donald Trump und die Autos für Amerika

Der von den deutschen Medien wenig geschätzte amerikanische Präsident Donald Trump fordert von der deutschen Wirtschaft, insbesondere von der Autoindustrie, die für den US-Markt bestimmten Autos auch in den USA zu produzieren, um dort Arbeitsplätze zu schaffen. Eine sehr plausible Forderung, die zugleich das Transportvolumen über den Atlantik merklich reduzieren würde – auch mancher Autotransportzug nach Bremerhaven könnte dann eingespart werden.

4. Verkürzung der Transportwege

Es gibt einige herausragende Beispiele für die Einsparung von Lärm und Abgasemissionen durch eine drastische Verkürzung der Transportwege durch Nutzung von Häfen, die dichter an der Quelle oder am Zielort der Transporte liegen als die Nordseehäfen (Nordrange).

4.1. Der slowenische Hafen Koper

Mercedes befördert mehr und mehr Neufahrzeuge aus seinen süddeutschen Produktionsstandorten über den slowenischen Hafen Koper an der Adria statt über Bremerhaven, wodurch bis zu 8.800 km Schiffs- und Eisenbahntransporte eingespart werden. „In Koper wurden 2014 etwa 520.000 Pkw und 674.000 Standardcontainer (TEU) umgeschlagen.“² Die Anzahl der Autos entspricht bereits knapp einem Viertel der in Bremerhaven umgeschlagenen Pkw, die Zahl der Container übertrifft die im Wilhelmshavener Tiefwasserhafen „Jade-Weser-Port“ um gut 50%.

² Weser Kurier-vom 18.02.2016: „Slowenische Konkurrenz“

4.2. Piräus als Teil der neuen Seidenstraße

Griechenland musste im Rahmen der von der EU aufgezwungenen „Sanierungspolitik“ einen Teil des Hafens Piräus bei Athen verkaufen, den Zuschlag erhielt 2008 die PCT, eine Tochter der chinesischen Firma Cosco für 490 Millionen Euro. Innerhalb von nur 6 Jahren hat PCT den Containerumschlag in Piräus auf 3,2 Millionen TEU vervierfacht, durch Bau von Pier III soll die Kapazität auf 6,2 Millionen TEU steigen und damit den Umschlag in Bremerhaven übertreffen.³ Mit Hilfe von Cosco soll auch das Eisenbahnnetz auf dem Balkan ausgebaut werden. Für Fracht über Piräus in die Slowakei, nach Ungarn oder nach Österreich spart man sieben Tage, nach Moskau sogar 10 Tage gegenüber einer Lieferung über die Nordsee-Häfen. Das spart sowohl Kilometer beim Seetransport als auch beim Bahntransport ein und damit Betriebsstoffe, Abgase und Lärm.

4.3. Die Rheinschiene als Negativbeispiel

Ein eklatantes Beispiel für unsinnige Transportketten ist der „Rücktransport“ von Containern vor allem von Rotterdam nach Genua, nachdem diese Container wenige Tage zuvor per Schiff durch den Suezkanal kommend an Italien vorbeigeschwommen sind. Ich bin verblüfft, dass dieser Widersinn von den Bahnlärmaktivitäten am Rhein nicht thematisiert wird. Statt dessen wirbt man für den Bau eines Güterzugtunnels durch Westerwald und Taunus mit dem Argument, man könne dann noch mehr Güter transportieren als durch das kurvenreiche Mittelrheintal: Da werden sich die Bahnanwohner außerhalb des Tunnels aber bedanken!

4.4. Die Relation Wilhelmshaven - Ruhrgebiet

Ein regionales Beispiel aus Norddeutschland: Güterzüge aus Wilhelmshaven ins Ruhrgebiet fahren derzeit einen Umweg von 50 km über Bremen und belasten damit Wohngebiete, die bereits durch den Seehafenhinterlandverkehr aus Bremerhaven stark gebeutelt sind. Als Alternativstrecke bietet sich die direkte Bahnstrecke über Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück an. Obwohl eingleisig, könnten dort sofort 15 Güterzüge pro Tag fahren, nach der Verlängerung von Ausweichgleisen sogar 58 Güterzüge pro Tag.

5. Mehr Lärmgerechtigkeit!

Die Nutzung von Alternativrouten wie die Leitung der Jade-Weser-Port-Verkehre fürs Ruhrgebiet direkt über Cloppenburg nach Osnabrück statt umwegeweise über Bremen, schafft neue Betroffenheiten und damit auch Widerstände in der Bevölkerung. Denn viele Mitmenschen sind für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, möchten aber keinen Schienengüterverkehr hinterm Haus haben. Doch letztlich ist eine gerechtere Verteilung des Lärms durch Schienengüterverkehr auf mehr Personen wünschenswert, wenn dadurch besonders hohe Belastungen reduziert werden können. Eine gleichmäßigere Verteilung des Lärm bedeutet mehr Lärmgerechtigkeit.

6. Eine humanverträgliche Bahn

Neben den skizzierten Überlegungen zu Wirtschaftsweise, Logistikketten und gerechter Verteilung der Belastungen sollten die traditionellen Forderungen der Bahnlärmaktivitäten nach Lärmvermeidung an der Quelle sowie Rechtsanspruch auf Lärm- und Erschütterungsschutz für alle Betroffenen weiter mit Vehemenz vorgetragen werden.

³ Weser-Kurier vom 19.08.2016: „Chinas neue Seidenstraße“

7. Für eine Umkehrung der Prioritäten

7.1. Die Suggestion Lkw-freier Autobahnen

Derzeit fordern Politik und Umweltverbände eine „Verlagerung“ von Güterverkehren von der Autobahn auf die Schiene. Das würde die derzeitige Belastung der Bahnanwohner weiter steigern und dem leidenschaftlichen Autofahrer suggerieren, dass er demnächst mit seinem SUV oder seiner Premium-Karosse wieder freie Fahrt hätte, unbehindert durch die störende Lkw-Schlangen, die auf manchen Autobahnen wie der A 2 zwischen Hannover und Berlin ganze Fahrspuren füllen. Diese Utopie wird sich nie erfüllen, denn die Prognosen über den Zuwachs an Güterverkehr sind so gewaltig, dass selbst bei einer Verdoppelung der Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs wie die „Allianz pro Schiene“ dies fordert, nicht einmal der Zuwachs an Gütertransporten durch die Eisenbahn bewältigt werden könnte, geschweige denn, dass es zu einer „Verlagerung“ von bisher auf der Autobahn transportierten Gütermenge können würde.

Nach der „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ soll die Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2004 bis 2015 um 71% zunehmen, von 548,1 Mrd tkm auf 936,5 Mrd tkm. Die Steigerung soll demnach 388,4 Mrd tkm betragen. Für den Schienengüterverkehr wird ein Anstieg von 91,9 Mrd tkm auf 151,9 Mrd tkm vorhergesagt. Würde man bis 2025 die Leistung der Schiene auf 303,8 Mrd tkm verdoppeln (was völlig illusorisch ist), dann müsste die Differenz von 84,6 Mrd tkm trotzdem größtenteils per Lkw transportiert werden.⁴ 2014 betrug die Verkehrsleistung der Schiene 112,6 Mrd tkm, der Straße dagegen 486,9 Mrd tkm, also das Vierfache.

Von einer „Verlagerung“ des Güterverkehrs zu sprechen, ist angesichts dieser Zahlen reine Rosstäuscherei. Politik und „Allianz pro Schiene“ sollte die Irreführung der Öffentlichkeit beenden, die freie Fahrt für freie Bürger auf der Autobahn suggeriert, um eine öffentliche Unterstützung für den Ausbau des Schienengüterverkehrs zu bekommen. Doch selbst wenn sich die Zahl der Lkw auf deutschen Autobahnen wundersamerweise verringern würde, wäre das kein Vorteil für die Umwelt, denn die Verkehrslücken würden sofort durch überdimensionierte SUVs und Premium-Pkws geschlossen, d.h. der motorisierte Individualverkehr würde sofort jeden freien Platz ausfüllen.

7.2. Die Eisenbahnpolitik vom Kopf auf die Füße stellen

Die Eisenbahnpolitik sollte die perspektivlose und letztlich inhumane Forderung nach dem Ausbau des Schienengüterverkehrs aufgeben und dem Personenverkehr auf der Schiene Vorrang einräumen, denn der Personenschienenverkehr ist nicht so belastend für Umwelt und Mitmenschen. Durch eine Subventionierung der Fahrpreise, die bundesweite Einführung eines Taktsystems, das lange Wartezeiten auf Anschlusszüge vermeidet, durch Verbesserung von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Züge und durch Verbesserung des Service sollte das Reisen mit der Bahn für die Masse der Bevölkerung einerseits erschwinglich und andererseits attraktiv werden, so dass mehr und mehr Menschen vom privaten Auto auf die Bahn umsteigen. So entstünde auf den Autobahnen Platz für zusätzliche Lkw, die einen Teil der bisher von der Bahn transportierten Güter übernommen haben. Die zentralen Rollbahnen für den Straßenfernverkehr in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung sollten für Oberleitungs-Lkw elektrifiziert werden.

⁴ ITP/BVU: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 – Kurzfassung -, München/Freiburg 2007, S. 10

Die Orientierung der Politik auf Elektro- Pkw mit Batteriebetrieb sollte aufgegeben werden, da die Energiebilanz der Herstellung der Batterien und die Umweltbelastung durch Altbatterien ausgesprochen negativ zu Buche schlagen. Durch den Rückgang des MIV und die Elektrifizierung wichtiger Autobahnen für Oberleitungs- Lkw würde sich die Umweltbilanz des gesamten Verkehrssektors wesentlich verbessern. Denn die schlechte CO2- Bilanz des Verkehrssektors ist wesentlich begründet in der Vermehrung von schwereren und leistungsstärkeren Pkw. Wenn Bahnreisen finanziell erschwinglicher und komfortabler sein wird, werden die Stinker auf vier Rädern häufiger in der Garage bleiben und ihren heutigen Stellenwert als Statussymbol nach und nach einbüßen.

8. Umweltverbände als Bündnispartner

Eigentlich sollten die Umwelt- und Fahrgastverbände auf unserer Seite stehen und sich ebenfalls für die Priorität des Personenverkehrs auf der Schiene einsetzen und für des Ausbau des Güterverkehrs mit E- Lkws auf der Autobahn. Denn die belastende Wirkung des Schienengüterverkehrs ist mittlerweile bekannt, und die zerstörerische Wirkung des motorisierten Individualverkehrs auf Mensch, Stadt, Landschaft und Natur ist oft genug dargestellt worden. Ein Standardwerk ist das Buch „Alptraum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen“ von Sylvia Hamburger und Peter M. Bode, 1986 erschienen und heute so aktuell wie nie zuvor.

Leider aber sind Umweltverbände wie der BUND, der NABU- Naturschutzbund Deutschland, die DUH – Deutsche Umwelthilfe und die NaturFreunde Deutschlands Mitglied in der „Allianz pro Schiene“, einen Lobbyverband des Eisenbahnsektors, der sich für den Ausbau des Schienengüterverkehrs einsetzt. So begrüßte Dirk Flege, der Geschäftsführer der „Allianz pro Schiene“ in seinem Gastkommentar „Alle für die Schiene“ am 29.08.2017 im Bremer Weser-Kurier, dass Bundesverkehrsminister Dobrindt in seinem „Masterplan Schienengüterverkehr“ plant, die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr ab 2018 zu halbieren. Dass die Einnahmeausfälle von DB Netz aus 350 Millionen Euro aus Steuermitteln ersetzt werden sollen, erwähnt Flege nicht, ebenso verliert er keine Wort über die zunehmende Belastung durch Lärm und Erschütterungen für die Bahnanwohner bei steigendem Güterverkehr. Sehr umweltbewusst ist diese Position Fleges nicht. Das ist kein Wunder, denn das finanzielle Rückgrat der „Allianz“ sind Eisenbahnunternehmen, Bahntechnikproduzenten und Gleisbaufirmen, insgesamt 139 Unternehmen, die für einen Schienen-Umsatz von jährlich 30 Milliarden Euro stehen, das ist eine Menge Schotter.⁵

Es wäre erfreulich, wenn die Umweltverbände eine Neuausrichtung der „Allianz pro Schiene“ auf den Personenverkehr durchsetzen könnten und nicht länger eine „Verlagerung“ von Güterverkehr auf die Schiene vertreten würden. Denn auch der Verkehrsexperte des BUND, Dr. Werner Reh, erkennt: „Gegen eine endlose Flut von Containern bleibt auch ein kluger Hafen- und Verkehrswegeausbau ein quichotesker Kampf gegen Windmühlen. (...) Auf lange Sicht hilft aber nur Verkehrsvermeidung“.⁶

5 Siehe dazu: Walter Ruffler: Verkehrsvermeidung sollte oberstes Ziel sein, in: Weser-Kurier vom 13.09.2017

6 In: BUND: Seehafenpolitik und Lkw-Wachstum auf unseren Straßen. BUND-Alternative einer nachhaltigen Investitionspolitik, Berlin 2010