

Güterverkehr ohne Gesamtstrategie

Von Holger Köppe



Leser Holger Köppe aus Mannheim wünscht sich ein Güterverkehrsnetz abseits von Wohngebieten. Hier ein Güterzug am Mannheimer Hauptbahnhof. © Rinderspacher

Zum Artikel "Bahn verspricht Beteiligung" vom 1. Oktober:

Das Dialogforum in Darmstadt hat gezeigt, dass es den Politikern nicht gelingt, die Konzepte der Bahn kritisch zu hinterfragen oder sogar komplett in Frage zu stellen. Alternativen werden mit einer Kosten-Nutzen-Rechnung abgewiesen, als ob das Gemeinwohl - im speziellen die Lärmbelastung - nicht auch einen Wert besitzt.

Niederlande machen es vor

Bei dem Thema Güterverkehr ist keine Gesamtstrategie erkennbar. Wenn Prognosen von einer 43-Prozent-Steigerung des schienengebundenen Güterverkehrs ausgehen, dann müsste man annehmen, dass hier auch der Fokus auf einen nachhaltigen Ausbau der Güterverkehrsstrecken gelegt wird. In den Niederlanden wird eine reine Güterzugstrecke gebaut mit dem Ziel, dem erhöhten Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Diese Strecke wird möglichst außerhalb von dicht bebauten Wohngebieten gebaut. Warum wird in Deutschland nicht auch solch eine Idee verfolgt, die zudem mit EU-Mitteln gefördert wird?

Die Ziele der Bahn liegen im Dunkeln, wie sich auch in der geplanten Schließung von 115 Güterbahnhöfen zeigt. Stattdessen gibt die Politik der Bahn Rückendeckung bei der Verhinderung der Einführung von leiserer Zugtechnik (Beispiel: Flüsterbremse). Die Förderung von Megalinern und automatisiertem LKW-Verkehr passt nicht ins Bild der

abgenutzten Phrasen von der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Spätestens seit die Post aus dem Zugtransport ausgestiegen ist, hätten die Politiker wachwerden müssen und von der Bahn ein zukunftsfähiges Konzept für den Gütertransport abverlangen müssen.

Leider blieb meine Frage in Darmstadt zu Erläuterungen der Nachteile von Mischverkehren, wie sie auf der Strecke von Frankfurt nach Mannheim vorgesehen sind, unbeantwortet. Die Instandhaltungskosten liegen im Mischverkehr um ein Drittel höher. Das nächtliche Zeitfenster ist recht gering, um 43 Prozent mehr Güterzüge aufzunehmen, da die ICEs auch spät abends länger fahren sollen.

Und was passiert, wenn ein Güterzug liegenbleibt oder die Oberleitung beschädigt wird? Wie gesagt, die fertigen Lösungen der Bahn werden allzu schnell von Politikern abgenickt, welche die Bürger dann mit Lärmschutzfenstern und Lärmschutzwänden weiter einsperren wollen. Falls diesen überhaupt aufgrund der zahlreichen gesetzlichen Fallstricke das Recht auf Lärmschutzmaßnahmen zusteht. Ist nämlich eine Strecke vor Jahren erst saniert worden, spielt es keine Rolle, ob dort später einmal zehn oder 100 Güterzüge in einer Nacht fahren.

© *Mannheimer Morgen, Montag, 17.10.2016*