



Allianz pro Schiene zum EU-Vorrangnetz für den Schienengüterverkehr:

„Personenzüge dürfen nicht die Verlierer sein“

■ Die Allianz pro Schiene, der auch PRO BAHN angehört, bewertet die Pläne der EU-Kommission kritisch, dem Schienengüterverkehr auf bestimmten Korridoren Vorfahrt vor Personenzügen einzuräumen. „Die Pläne der EU-Kommission sind korrekturbedürftig“, sagte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege. „Die Kapazität muss sowohl für Personen- als auch für Güterzüge ausgebaut werden. Personenzüge dürfen nicht die Verlierer sein, wenn der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr attraktiver gemacht werden soll. Den Mangel auf hoch belasteten Korridoren einfach nur umzuverteilen, ist nicht zielführend“, kritisierte Flege.

Das Thema wurde auf einer Veranstaltung am 23. März in Berlin diskutiert, zu der die Allianz pro Schiene eingeladen hatte. „Was bringt die Europawahl für den Schienenverkehr?“ lautete der Titel der Podiumsdiskussion, an der Europapolitiker von CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der Linken teilnahmen.

Unterstützung in seiner Kritik am EU-Vorrangnetz für den Schienengüterverkehr bekam das Schienenbündnis von allen Podiumsteilnehmern. Die Politiker aller im EU-Parlament vertretenen deutschen Parteien – nur die FDP hatte kurzfristig abgesehen – waren sich gemeinsam mit der Allianz pro Schiene darüber einig, dass der europäische Güterverkehr auf der Schiene ausgebaut werden müsse, statt den Mangel mithilfe der geplanten Vorrangordnung nur anders zu verwalten.

Ungestörter Güterverkehr auf Kosten der Pendler?

Es geht um die Verordnung 852 von 2008, die EU-Verkehrskommissar Antonio Tajana folgendermaßen begründete: „Ziel ist, die Güterbeförderung auf europäischen Fernstrecken attraktiver zu gestalten.“ Das Ziel steht natürlich außer Frage, doch seit mehr als fünf Jahren fordern Verfrachter, für den ungestörten Güterverkehr eigene



Fotos: Aps

Was bringt die Europawahl für den Schienenverkehr? Auf der Allianz pro Schiene-Veranstaltung diskutierten (von links): Ulrich Stockmann, SPD; Michael Cramer, Grüne; Dirk Flege, Allianz pro Schiene und Moderator; Joachim Zeller, CDU; Wilfried Telkämper, Linke.



Ulrich Stockmann (links im Bild) von der SPD, sympathisiert mit dem EU-Vorrangnetz für den Schienengüterverkehr. Michael Cramer von den Grünen lehnt es ab. Beide sind Mitglied im Verkehrsausschuss des Europaparlaments.

Strecken zu schaffen. Die EU bestimmte bereits vor Jahren transeuropäische Korridore, also wichtige Achsen des Schienenverkehrs. Nach dem Willen der EU-Kommission müsste Deutschland als einziges EU-Land gleich drei solcher Güterverkehrskorridore einrichten, da sich die Anzahl der Korridore nach dem Frachtvolumen richtet. Die Strecken für die genannten Korridore in Deutschland: Rotterdam – Köln – Mannheim – Basel – Genua sowie Duisburg – Berlin – Warschau und Stockholm – Hamburg – München – Neapel.

Die Frage ist jedoch: Muss der Personenverkehr, zum Beispiel der Berufsverkehr im Ruhrgebiet, angehalten werden, damit Frachtzüge schneller nach Genua gelangen? Sollen zugunsten des Güterverkehrs weniger Reisezüge fahren, soll der Taktfahrplan aufgegeben werden?

Die Deutsche Bahn AG schlägt Alarm und sieht die Pünktlichkeit im Personenverkehr in Gefahr. „Kein anderes Land in Europa wäre von dieser Verordnung so stark betroffen wie Deutschland. Bürokratie würde aufgebläht, Netzkapazitäten vernichtet und die Pünktlichkeit vertakteter Verkehre auf unserem komplexen Netz schwer beeinträchtigt“, ließ DB-Chef Hartmut Mehdorn in einer Pressemitteilung verlauten.

EU-Parlamentarier gegen dogmatische Vorfahrt des Güterverkehrs

Europaparlamentarier Ulrich Stockmann von der SPD sympathisierte auf der Allianz pro Schiene-Veranstaltung zwar mit dem EU-Vorschlag, ein Vorrangprinzip auf grenzüberschreitenden Strecken einzurichten, sprach sich aber gegen „starre Vorrangsregelungen“ aus: „Wir brauchen mehr Fantasie.“ So könne man etwa Trassen in weniger vertaktete Regionen verlegen.

Anzeige

PRO BAHN in Ihrer Nähe

PRO BAHN hat über 100 regionale und lokale Organisationen. Die aktuelle Liste finden Sie im Internet:

> www.pro-bahn.de



Joachim Zeller, Europakandidat der CDU, machte sich für den Ausbau der Infrastruktur „sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr“ stark. Europaparlamentarier Michael Cramer von den Grünen hielt das Vorrangnetz für „unrealistisch“ und warb dafür, bestehende Schwachstellen in der Infrastruktur zu analysieren und zu beheben. Wilfried Telkämper, Europakandidat der Linken, sprach sich grundsätzlich für Korridore für den europäischen Fernverkehr aus, die aber nicht zulasten des Personenverkehrs gehen dürften.

Cramer verwies darauf, dass der Unternehmensbereich Netze der Deutschen Bahn jährlich 40 000 Trassen vergebend und nur sechs- bis siebenmal eine Trasse ablehne; die Bundesnetzagentur könne daher kaum eingreifen. Daraus sei abzuleiten, dass sich im Regelverkehr Güter- und Personenverkehr nicht stören. Anders sehe es allerdings aus, wenn Züge verspätet sind und es zu Störungen im Netz kommt. „Dann muss flexibel entschieden werden“, welcher Zug zuerst fahren könne, befand Cramer.

PRO BAHN fordert veränderte Investitionspolitik

Bereits mit Pressemitteilung vom 2. Februar machte PRO BAHN darauf aufmerksam, dass erhebliche Einschnitte im Reisezugverkehr auf Bahnstrecken zu befürchten sind, die die EU für den internationalen Güterverkehr freimachen will.

Wenn der von der EU-Kommission vorgelegte Entwurf der „Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ in geltendes EU-Recht umgesetzt wird, wird das zur Folge haben, dass die Reisezüge im Fern- und Nahverkehr nicht mehr im Takt fahren, dass sie unpünktlicher fahren und dass sie an die Seite fahren müssen, wenn verspätete Güterzüge auftauchen, beurteilt der PRO BAHN-Bundesvorsitzende Karl-Peter Naumann die Situation. „Das bedeutet einen schwer merkbaren Fahrplan und nicht mehr funktionierende Anschlüsse und damit einen schweren Schaden an der Zuverlässigkeit und am Image des Reisezugverkehrs.“

Verantwortlich dafür sind unzureichende Kapazitäten auf vielen Abschnitten des Schienennetzes. „Besonders betroffen sein werden S-Bahnen rund um viele Zentren, wo Güterzüge und Reisezüge in dichter Folge auf dem gleichen Gleis fahren müssen“, berichtet Naumann. „Großprojekte für den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit zweifel-

haftem Kosten-Nutzen-Verhältnis haben verhindert, dass genügend Kapazitäten für Güterzüge geschaffen wurden. In vielen Zentren werden jetzt auf stark befahrenen Strecken zusätzliche Gleise benötigt.“

„Viel zu lange ist die Zunahme des Schienengüterverkehrs von der Politik außen vor gelassen worden, weil prestigeträchtige Neubauprojekte in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und mit deren Realisierung begonnen wurde“, betont Marcel Drews, Mitglied im PRO BAHN-Bundesvorstand. „Daher ist PRO BAHN Mitinitiator der Initiative ‚Deutschland-Takt‘ bei der sich verschiedene Persönlichkeiten aus Verbänden und Politik zusammengeschlossen haben und sich dafür engagieren, dass dieses Modell auch für Deutschland Wirklichkeit wird“, erklärt Naumann einen Lösungsweg, dem ein langfristiger Planungsansatz zugrunde gelegt werden muss. „Die Schweiz hat vorgezeigt, dass ein integraler Taktfahrplan für den Personen- und Güterverkehr mit kleineren, finanzierbaren Baumaßnahmen möglich ist.“ Die Schweiz hat einen Taktfahrplan auch für Güterzüge beispielsweise am Gotthard eingeführt. Allerdings erfordert er auch von den Güterverkehrsunternehmen eine Pünktlichkeitsdisziplin, die in Deutschland bisher nicht üblich ist.

Güterverkehr kommt zu kurz

Nach Beobachtung von PRO BAHN wird den Belangen des Güterverkehrs in den nationalen Verkehrskonzepten zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. „Uns wundert daher nicht, dass die EU darauf reagiert. Der Ausbau der Gütermagistralen auf den drei von der EU genannten Vorrangstrassen ist beispielsweise zwischen Minden und Wunstorf, auf ganzer Länge zwischen Ruhrgebiet und Basel sowie im Raum Hamburg und von dort bis nach Süddeutschland sträflich vernachlässigt worden.“

„Bund und Länder sind daher aufgefordert, ein Gesamtkonzept maßgeschneiderter Projekte vorzulegen. Bei Fachleuten der Deutschen Bahn gibt es bereits Ansätze dafür. Beispielsweise möchten sie die bisher kaum verfolgte Elektrifizierung Hof – Regensburg zeitnah realisieren, um andere Nord-Süd-Strecken zu entlasten. Die Fachebene muss endlich bei Vorstand und Politik Gehör finden“, verdeutlicht Drews die Notwendigkeit raschen Handelns. „Wenn mehr Güterzüge durch die Oberpfalz fahren, dann profitieren Pendler in Hannover, Frankfurt und Nürnberg davon.“