

# Unsere Bahn.

A red electric locomotive, numbered 189-082-3, is pulling a freight train consisting of several colorful containers (yellow, blue, and red) on a railway track. The train is moving towards the right. In the foreground, there is a paved platform with a white tactile strip. The background shows a clear blue sky, power lines, and some trees.

Alternative  
zur A 20

# Güter auf

„Um die ehrgeizigen Klimaschutzziele für den Verkehrssektor zu erreichen, brauchen wir als Gesellschaft und Staat den Verkehrsträger Schiene. Nur die Eisenbahn kann signifikant zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Güterverkehr beitragen.“

Prof. Dr. Uwe Höft, FH Brandenburg, Forschungsschwerpunkt Schienengüterverkehr

Der kombinierte Verkehr Seeschiff/Schiene „ist eine ökologisch sinnvolle Alternative zum Straßenverkehr. Denn allein auf einer Fahrt kann der Zug 92 20-Fuß-Container mitnehmen und so bis zu 70 Lkw-Touren auf der Straße einsparen.“

Oliver Bergk, Generalmanager Eurogate Bremen in „Logistics Pilot“ 4/2017

„Deshalb muss unter anderem das Gebot der ersten Stunde sein, möglichst viele Güter auf die Schiene zu verlagern. Das sorgt auch für bessere Luft und somit für eine gesündere Umwelt.“

Birgit Simon, Regionalverband Frankfurt Rhein/Main

„Mehr Güter auf die Schiene.“

Industrie- und Handelskammer Nürnberg/Mittelfranken



Alternativen.



# die Schiene

Vorfahrt für Vernunft = Vorfahrt für die Eisenbahn

Ökologisch - Ökonomisch - Sauber

- weniger Staus auf den Autobahnen
- weniger schwere Lkw-Unfälle
- weniger Schadstoffe in der Luft



Durchschnittliche Emissionen im Güterverkehr 2014				
		Lkw	Güterbahn	Binnenschiff
Treibhausgase <sup>1</sup>	g/tkm	101	24 <sup>2</sup>	31
Kohlenmonoxid	g/tkm	0,125	0,019	0,077
Flüchtige Kohlenwasserstoffe	g/tkm	0,036	0,005	0,028
Stickoxide	g/tkm	0,344	0,063	0,433
Feinstaub	g/tkm	0,005	0,001	0,01
Energieverbrauch	MJ/tkm	1,4	0,3	0,44

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer, MJ/tkm = Megajoule pro Tonnenkilometer  
CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> und N<sub>2</sub>O angegeben in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten  
<sup>2</sup> Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland.  
Quelle: TREMOD 5.63  
Umweltbundesamt 30.05.2016

- weniger Eingriffe in die Landschaft
- weniger Verlust von wertvollem Weide- und Ackerland

## Notwendige Verbesserungen beim Bahnausbau:

- Ausbau Nord-Süd-Korridore für Güterverkehr
- Beseitigung der Engpässe Hamburg – Bremen – Oldenburg – Hannover
- Elektrifizierung des gesamten Netzes
- Lärmschutz
- Ausstattung der Züge nach den neuesten technischen Vorgaben: leise Räder – leise Bremsen – automatische Kupplungen



Sind. Machbar.



# Bahnpolitik in Europa – ein Vergleich

Österreich/Italien: Brennerbasistunnel – zweigleisig –  
Länge 64 Kilometer – Planungsbeginn 2004 – Baubeginn  
2011 – Fertigstellung 2024

Deutschland: Eisenbahnbrücke über die Ems bei Weener  
– Länge 335 Meter – eingleisig – zerstört Sept. 2015 –  
Planungsbeginn offen – Fertigstellung frühestens 2022/24

**Das ist Bahnpolitik in Deutschland.  
Das muss sich ändern!**

**Unsere Forderungen an die Politik:**

- Zügiger Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Seehafen-Güterverkehr
- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Trassen der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB)
- Ausbau der Trassen der DB für den Seehafen-Hinterlandverkehr
- Wiederinbetriebnahme stillgelegter und Neubau abgebauter Schienentrassen (Industrieanschlüsse) für den Güterverkehr

Impressum:

Schutzgemeinschaft ländlicher Raum Nord-West e.V., Malser Weg 2, 27616 Beverstedt (V.i.S.d.P.);  
Fotos: privat, Pixabay/CC0-Lizenz; Stand: August 2017

**Alternativen. Sind. Machbar.**