Handelsblatt
MITTWOCH, 4. MÄRZ 2015, NR. 44

Güterzug auf der Rheinschiene: Ein ganz heikles Thema.

dpa

Viel Lärm um den Bahnlärm

Bund und Bahn versichern, alles für Schallschutz zu tun. Kritiker fordern mehr.

- Minister Dobrindt schwächt Sanktionsdrohung ab.
- Die Schweiz ist Vorbild für eine zügige Umrüstung.

D. Fockenbrock, D. Delhaes
Berlin

Die Schweiz gilt Eisenbahnfans als Eldorado. Kühne Gebirgsbahnen locken Besucher aus aller Welt. So überrascht es nicht, dass die Schweizer Botschaft gegenüber dem Kanzleramt bald das Mekka deutscher Bahnfreunde sein wird. Die lockt aber kein alpines Abenteuer, sondern nervenaufreibender Eisenbahnlärm.

Eine neu gegründete Parlamentsgruppe schlägt politisch Krach. Die Politiker aus Bahnlärm-geplagten Wahlkreisen wollen mit einer Veranstaltung in der Botschaft Druck machen. Ihr Ziel ist es, ratternde und quietschende Züge schneller als bislang geplant aufs Abstellgleis zu schieben. Drei Jahre will die Initiative unter Führung von Detlev Pilger, Erwin Rüddel und Tabea Rößner den Bahnen nur noch geben - und verweist auf die Schweiz als Vorbild im Kampf gegen Bahnlärm.

Die Bundesregierung lässt den Unternehmen dagegen eine Frist bis 2020. Das wäre auch kein Problem für die Bahnen, hätte die Große Koalition nicht verabredet, dass schon Ende 2016 die Hälfte der Fahrzeuge umgerüstet sein muss. Schaffen die Güterwagenbetreiber das nicht, drohen Tempolimits oder gar Nachtfahrverbote für laute Züge.

Die Unternehmen schlagen Alarm. „Nicht zu schaffen", sagt Heiko Fischer, Chef der VTG, des mit 80 000 Fahrzeugen größten Güterwagenvermieters in Europa (siehe Interview). Nach Angaben des Branchenverbandes VPI sind 2016 allenfalls 35 Prozent erreichbar.

Fischer und Kollegen fürchten das Schlimmste, sollte Berlin die Androhung wahr machen und Verkehrsbeschränkungen anordnen. Gutachter im Auftrag der Branche kommen zu dem Ergebnis, dass die Transportkosten bei einem Tempolimit von 70 Stundenkilometern um zehn Prozent steigen werden. Weit dramatischer aber: Die Transportkapazitäten auf dem deutschen Schienennetz sinken demnach um satte 30 Prozent. Bei Nachtfahrverboten wären die Folgen noch gravierender.

Bahn-Chef Rüdiger Grube warnte erst am Dienstag in Berlin: „Das wäre das Schlimmste, was uns passieren kann." Diese Sanktionen würden die Bahnen eine Milliarde Euro kosten.

Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) signalisiert allerdings, dass es dazu vielleicht gar nicht erst kommen wird. „Mit dem Jahr 2016 sind keine Sanktionen fest verbunden", beruhigte er. Fest steht für ihn nur eines: Ab 2020 soll es ein Fahrverbot für laute Güterzüge geben.

Bahnlärmgegner schockieren die Zahlen der Waggonhalter ohnehin nicht. Sie verweisen auf das Eisenbahnmekka Schweiz. Denn die Eidgenossen werden bereits in diesem Jahr alle Waggons auf Flüsterbremsen umgerüstet haben. Schon zur Jahrtausendwende legten sie ein 1,5 Milliarden Franken schweres Lärmschutzprogramm auf. Allein für die Lärmsanierung der 11 000 Waggons unter Schweizer Flagge stehen 275 Millionen Franken bereit.

Die Umrüstung jedes Güterwaggons wird mit 15 000 bis 20 000 Franken bezuschusst. Allerdings bauen die Schweizer gleich die komplette Bremsanlage um. Damit rollen bei uns bislang nur Neuwagen.

Deutschland beschränkt sich darauf, bei alten Waggons die lauten Grauguss-Bremsbacken gegen solche aus Verbundwerkstoff, sogenannte LL-Sohlen, auszutauschen. Der Lärmpegel verringert sich dadurch um zehn Dezibel, das entspricht einer Reduzierung um 50 Prozent. Der Bund fördert die Umrüstung mit 152 Millionen Euro, also der Hälfte der geschätzten Kosten.

Die neuen Bremsbeläge erhöhen den Betriebsaufwand der Bahnen. Dafür gibt es jedoch keinen Zuschuss. Da aber könnte eine entscheidende Programmbremse liegen. Aus Wettbewerbsgründen will sich kein Waggonbetreiber diese Kosten zu früh aufhalsen. Alle zögern mit der Umrüstung, solange es geht.

Das Problem ist Dobrindt durchaus bewusst. Internen Berechnungen seines Hauses zufolge, die dem Handelsblatt vorliegen, summieren sich die Kosten für Umstellung und Betrieb der 180 000 in Deutschland fahrenden Güterwagen auf 861 Millionen Euro. Für die gesamte EU-Flotte von 400 000 Waggons taxieren Dobrindts Experten die Kosten gar auf 1,9 Milliarden Euro.

Der Minister will deshalb ein europaweites Förderprogramm. Denn er weiß: Bahn-Chef Grube wird in fünf Jahren für seine 60 000 Waggons wohl Vollzug melden, wie auch die privaten Güterwagenbetreiber mit nochmals 60 000 Fahrzeugen. Aber was ist mit den anderen 60 000 Waggons, die Dutzenden ausländischer Firmen und Staatsbahnen gehören? Und was würde die EU zu einem deutschen Fahrverbot sagen?

HEIKO FISCHER

„Fahrverbote für Güterzüge wären eine Katastrophe"

Der Vorstandsvorsitzende des Waggonvermieters VTG warnt vor Verkehrsverlagerung auf die Straße.

Herr Fischer, VTG ist der größte Güterwagenvermieter in Europa. Wie viele Ihrer 80 000 Waggons sind mit Flüsterbremsen ausgerüstet?
Etwa 20 Prozent. Wir rüsten unsere neuen Fahrzeuge seit zehn Jahren mit leisen Bremsen aus.

Schaffen Sie den geforderten Umbau der Hälfte des Wagenparks bis 2016?
Nein. Das kann nicht erreicht werden.

Warum wird das nichts?
Wegen der Instandhaltungsintervalle. Unsere Waggons sind meist auf Jahre vermietet und fahren irgendwo in Europa herum. Wo, das weiß nur unser Kunde. Die Waggons bekommen wir nur zu festgelegten Zeitpunkten zur Revision zurück. Erst dann können wir austauschen.

Aber Sie könnten die Umstellung schon beschleunigen?
Nur was hätten wir davon? Noch mehr Kosten, aber einen zweifelhaften Mehrwert. Wer sagt Ihnen denn, dass die leiseren Güterwagen auf der kritischen Rheinstrecke unterwegs sind und nicht zwischen Ungarn und Rumänien. Die gewünschte Lärmreduzierung gibt es erst nach Umbau durch alle Flottenbetreiber.

Wie lange dauert die Umstellung auf leise Bremsen denn?
Wir stellen das Ziel, alle Waggons bis 2020 umzustellen, nicht infrage. Nur der politisch gewünschte Zwischenschritt von 50 Prozent in zwei Jahren ist unrealistisch.

Die Regierungskoalition droht mit Nachtfahrverboten für Güterzüge und Tempolimits, falls die Halbzeitquote nicht erreicht wird.
Das wäre eine Katastrophe. Nachtfahrverbote beispielsweise würden den Güterverkehr auf den intensiv befahrenen Strecken zum Erliegen bringen. Tagsüber sind die Strecken durch den eng getakteten Personenverkehr schon belegt. Und Geschwindigkeitsbegrenzungen würden bei dem dichten Verkehr nur zu Staus führen. Wenn wir das alles machen, findet der Güterverkehr auf der Straße statt. Aber genau das soll ja verkehrspolitisch verhindert werden.

VTG

Heiko Fischer: Das Ziel 2020 steht nicht infrage.

Es gibt immer mehr Bürgerinitiativen gegen Bahnlärm. Eine Gefahr für den Güterverkehr auf der Schiene?
Es kann sich dazu entwickeln, wenn wir es nicht schaffen, die Diskussion zu versachlichen. Sonst steht am Ende „Operation gelungen, Patient tot". Unsere implizite Betriebserlaubnis hängt auch von der gesellschaftlichen Akzeptanz ab. Die Achillesferse ist der Lärm. Was Umweltverträglichkeit und Transportsicherheit angeht, stehen die Vorteile der Schiene wohl außer Frage.

Die Fragen stellte **Dieter Fockenbrock.**