

Quelle: <http://www.dvz.de/rubriken/politik/single-view/nachricht/aerger-um-deutschen-alleingang.html> Deutsche Verkehrszeitung vom 28. Januar 2017

Ärger um deutschen Alleingang

23. Januar 2017 | von Timon Heinrich

Vor einem deutschen Alleingang bei der Bekämpfung des Schienengüterverkehrslärms hat erneut die EU-Kommission gewarnt. Auch wenn nationale Maßnahmen zur Bekämpfung des Schienenverkehrslärms grundsätzlich unterstützt würden, dürften diese kein Hindernis für den Binnenmarkt oder einheitliche Betriebsbedingungen („Interoperabilität“) in der EU sein, sagte Marcin Wójcik, Referent für den Einheitlichen Eisenbahnbinnenmarkt in der Generaldirektion Transport und Verkehr der Europäischen Kommission, auf einem parlamentarischen Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr am 17.1.2017 in Berlin. Deshalb sollte das deutsche Verbot lauter Waggons nicht einseitig ab 2020 angewendet werden, sondern vielmehr mit der breiteren gesamteuropäischen Lösung in Einklang gebracht werden, die nach 2021 umgesetzt sein sollte.

„Wir wollen mehr Güterverkehr über die Schiene abwickeln, und dafür brauchen wir die Akzeptanz der Bevölkerung. Deshalb halten wir an unserem Ziel fest, ab dem Jahr 2020 laute Güterwagen zu verbieten und den Bahnlärm um 50 Prozent zu reduzieren“, erklärte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vor rund 200 Experten auf der Veranstaltung, die das Deutsche Verkehrsforum für die Parlamentsgruppe organisierte.

Die Bundesregierung sei entschlossen, an der Halbierung des Bahnlärms und des Verbots lauter Güterwagen festzuhalten, bekräftigte der parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann: Das Ziel der Lärmhalbierung gegenüber 2008 werde erreicht. Die Bundesregierung würde den Konflikt mit der EU eingehen. Durch das Langsamfahrgebot für laute Güterzüge gebe es praktisch einen ökonomischen Zwang, in leise Güterwagen zu investieren. Wegen der Langsamfahrten würden sich laute Züge nicht rechnen.

„Wir haben bereits eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, wie die Abschaffung des Schienenbonus, die Investitionsförderung des Bundes in die Umrüstung leiser Güterwagen und den Entwurf eines Schienenlärmschutzgesetzes, das ab 2020 laute Güterzüge auf dem deutschen Netz untersagt“, erklärte Verkehrsausschussvorsitzender Martin Burkert, zugleich auch Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag: „Effektiver Lärmschutz ist nicht nur für die Betroffenen, sondern auch für die weitere gesellschaftliche Akzeptanz des Güterverkehrsträgers Schiene zentral.“

Problem durch langsame Züge

Langsame Züge seien ein Problem, betonte DB-Cargo-Vorstandsvorsitzender Dr. Jürgen Wilder. Sie gingen zulasten der Durchlassfähigkeit des Netzes und beeinträchtigten den Schienenverkehr insgesamt. „Irgendwelche Übergangsstrategien – etwa Züge langsamer fahren zu lassen – sind hochkritisch für ein Eisenbahnsystem, weil sie die Kapazität des Netzes deutlich senken, die Kosten erhöhen und die intermodale Wettbewerbsfähigkeit drastisch mindern“, stellte der DB-Cargo-Chef fest. Dies treffe das Unternehmen in einer ohnehin schwierigen wirtschaftlichen Phase.

Heiko Fischer, Vorstandsvorsitzender der VTG Aktiengesellschaft, warnte davor, dass es in Europa zu einer Aufteilung in zwei Flotten käme – laute und leise. „Jahrzehnte freier Austauschbarkeit von Waggons stehen auf dem Spiel“, warnte Fischer. Auch die VTG habe sehr viel Geld in die Umrüstung und Neuanschaffung leiser Züge investiert und stehe dazu, bis 2020 ihre gesamte Flotte umgerüstet zu haben. „Wir brauchen aber Investitionssicherheit. Es darf nicht passieren, dass diese Wagen nach ein paar Jahren nicht mehr als leise Wagen gelten“, sagte Fischer.

Erwin Rüdell, Mitglied der Parlamentsgruppe Bahnlärm im Deutschen Bundestag, sah das Langsamfahrgebot kritisch; er sprach sich für eine weitere Spreizung der Trassenpreise aus. Dies sei effizienter, als Geschwindigkeitsbeschränkungen zu verhängen.

Matthias Gastel (Bündnis 90/Die Grünen), stellvertretender Vorsitzender der Parlamentsgruppe, unterstützte die Forderung nach stärkerer Trassenpreisspreizung. Ausnahmeregelungen für laute Waggons wie die Geschwindigkeitsbeschränkung lehnte er ab: „Ein generelles Fahrverbot wäre besser.“

Tempovorgabe gelöscht

Gegenüber der Ursprungsfassung des Gesetzentwurfs legt die aktuelle Version keine exakte Geschwindigkeitsbeschränkung fest. Im ersten Entwurf war von 60 km/h die Rede. Eine Anfrage der Redaktion im Bundesverkehrsministerium nach den Gründen blieb bis Redaktionsschluss unbeantwortet.

Kommentar "[Die unselige Neigung zum Alleingang](#)"