

In unmittelbarer Nähe eines lärmenden Presslufthammers erholsamen Schlaf zu finden, ist ein wohl aussichtsloses Unterfangen. Viele Anwohner an Bahnstrecken haben dieses Problem Nacht für Nacht, wenn Güterzüge an ihren Schlafzimmern vorbei donnern, die ähnliche Dezibelwerte erreichen, wie der Presslufthammer. Lärmgeplagte dürfen sich nun aber Hoffnung auf Besserung machen – wenn auch nicht gleich heute oder morgen. Mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13. Dezember 2020 nämlich ist der Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz verboten. Das hat der Bundestag vergangenen Donnerstag beschlossen. Das einstimmig verabschiedete Schienenlärmschutzgesetz der Bundesregierung (18/11287) in der durch den Verkehrsausschuss geänderten Fassung (18/11769) sieht vor, einen relativen Schallemissionsgrenzwert festzulegen, der von Güterzügen nicht überschritten werden darf. Das Ziel, den Lärm zu halbieren, soll vor allem durch die Umrüstung der Güterwagen auf leise Bremsen erreicht werden.

**Änderungsantrag** Ausnahmen und Befreiungen vom dem Verbot sieht das Gesetz aber auch vor. So etwa für Güterwagen, „für die es nachweisbar keine zugelassenen schallmindernden Austauschteile gibt, die an Stelle herkömmlicher Ersatzteile eingebaut werden können“. Außerdem sollen auch Güterwagen befreit werden, „die aus Gründen des historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden“. Durch einen im Verkehrsausschuss einstimmig angenommenen Änderungsantrag der Koalition ist nun geregelt, dass auch Güterwagen auf Steilstrecken von den Verboten befreit werden können. Da bis Ende 2020 wohl noch nicht alle Güterwagen, insbesondere nicht jene ausländischer Betreiber, umgerüstet sein werden, haben Union und SPD eine weitere Änderung vorgenommen. Im Entwurf war vorgesehen, dass Güterzüge, in die auch nur ein einziger lauter Güterwagen eingestellt ist, ihre Geschwindigkeit soweit reduzieren müssen, dass sie unter dem festgesetzten Lärm-Grenzwert bleiben. Das bleibt auch so. Ihre Betreiber sollten ursprünglich aber sogenannte Langsamfahrtrassen schon im Netzfahrplan beantragen müssen. Da eine Vielzahl solcher Langsamfahrtrassen jedoch negative Folgen für die Netzkapazität hätte, soll nun die Trassenzuweisung für derartige „langsame“ Züge kurzfristig und ausschließlich im Geleisenverkehrsverkehr erfolgen.

**Leise Bremsen** Bleibt die Frage: Was hat die Art der Bremsen mit dem Lärmpegel eines fahrenden Güterzuges zu tun? Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) klärte während der Debatte auf. Anders als bei ICEs oder Nahverkehrs-zügen, die nicht als so laut empfunden werden, bremse man bei Güterwagen oftmals noch mit „Stahl auf Stahl“, sagte er. Das Stahlrad werde mit einer Stahlbremse gebremst, was wiederum das Rad aufräufte, wodurch es für das menschliche Auge un beobachtbar holperig und den starken Lärm verursache. Bei modernen Kunststoffbremsen komme es hingegen nicht zu diesem Effekt des Aufrauens, führte der

# Leiser rattern

## SCHIENENLÄRM Ab Ende 2020 ist der Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz verboten



Gute Nachrichten für die Anwohner an Bahnleisen: Der Lärm durch Güterzüge soll bis 2020 halbiert werden. © picture-alliance/dpa

Staatssekretär aus. Durch die erwartete Halbierung des Lärms werde mehr Akzeptanz für die Schiene geschaffen. Das sei wichtig, um mehr Güterverkehr auf die Gleise verlagern zu können, so Ferlemann. Es handle sich um ein „wahrer Highlight der Verkehrspolitik“. Zustimmung gab es auch von Andre Hahn (Die Linke). Der Gesetzentwurf sei, „im Unterschied zu vielen anderen Gesetzentwürfen aus dem Hause Dobrindt“, grundsätzlich sinnvoll, befand er. Seine Fraktion hätte sich gleichwohl auch noch ein verändertes Preissystem für die Trassenutzung vorstellen können, um Lärmverursacher stärker zur Kasse zu bitten. Als Mitglied des Petitionsausschusses habe sie viele Eingaben zum Thema Schienen-

lärm bearbeitet, berichtete Annette Sawade (SPD). „Mit dem Gesetz schaffen wir nun endlich Abhilfe.“ Alle wollten, dass mehr Verkehr auf die Schiene verlegt werde. „Aber er muss leiser werden damit uns die Verlagerung gelingt.“ Das Gesetz schaffe die geforderte Rechtssicherheit. Die Unternehmen könnten nun die Anschaffung leiser Güterwagen planen und auch die „europäischen Nachbarn“ könnten sich darauf vorbereiten.

**Evaluation** Seine Fraktion habe schon lange auf einen solchen Gesetzentwurf gedrängt, sagte Matthias Gastel (Grüne). „Wir brauchen die Lärmreduzierung, weil es um die Gesundheit der Menschen geht, die am Rande der Schienenstrecken woh-

nen“, betonte er. Dennoch gebe es Kritikpunkte. Dazu gehöre zum einen der zu geringe Kontrolldruck. Auch hätte die Evaluation im Gesetz selbst festgeschrieben werden müssen, statt nur in der Begründung erwähnt zu werden. Zudem, so Gastel, hätte durch eine Spreizung der Trassenpreise ökonomischer Druck aufgebaut werden können, die Wagen nicht erst auf den letzten Drücker umzurüsten. Michael Donth (CDU) wies darauf hin, dass die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen schon neue Bremssysteme habe und damit leise sei. Zu verdanken sei dies auch dem 152 Millionen Euro Förderprogramm der Bundesregierung mit dem die Umrüstung gefördert wurde, betonte der Christdemokrat. Götz Hausding

### AUS PLENUM UND AUSSCHÜSSEN

## Reform des Fahrlehrerrechts

**AUS- UND WEITERBILDUNG** Das Fahrlehrerrechts wird reformiert. Der Bundestag verabschiedete vergangenen Donnerstag den von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf für ein Fahrlehrergesetz (18/10937) in der durch den Verkehrsausschuss geänderten Fassung (18/11706). Union und SPD stimmten für das Gesetz. Linke und Grüne enthielten sich. Mit der Reform des Fahrlehrerrechts sollen insbesondere die Berufszugangsregelungen, die strukturelle und inhaltliche Gestaltung der Fahrlehrerausbildung und -weiterbildung sowie die Anzeigepflichten und die Fahrlehrerüberwachung an aktuelle Erfordernisse angepasst werden, schreibt die Bundesregierung in ihrem Entwurf. Zu den zahlreichen Änderungen, die auf Betreiben der Fraktionen von CDU/CSU und SPD vorgenommen wurden, zählt unter anderen

die Wiederaufnahme der Arbeitszeitbeschränkung für Fahrlehrer auf maximal 495 Minuten pro Tag (11 Stunden a 45 Minuten), die im Regierungsentwurf nicht enthalten war. Außerdem wurde die Anzahl der Zweigstellen, die eine Fahrschule künftig haben darf, auf zehn begrenzt. Ursprünglich war eine Begrenzung nicht geplant. Abgeschafft wurde die von der Regierung geplante Übergangsfrist. Die Regelungen zu Kooperationen zwischen Fahrschulen und den Möglichkeiten, Zweigstellen zu eröffnen, sollten ursprünglich erst ab dem 1. Juni 2019 Anwendung finden. Gestrichen wurde zudem der von der Regierung geplante und mit möglichen „sozialen Verwerfungen“ begründete Ausschluss der „freien Mitarbeiterschaft“ bei Fahrschulen. Diese wird es nun weiterhin geben. hau

## Privilegien für Carsharing

**AUTOVERMIETUNG** Carsharing wird künftig stärker gefördert. Mit den Stimmen der Koalition bei Enthaltung der Opposition hat der Bundestag vergangenen Donnerstag das von der Bundesregierung vorgelegte Carsharinggesetz (18/11285, 18/11770) angenommen. Damit ist eine Verordnungsermächtigung geschaffen, auf deren Grundlage Carsharingfahrzeuge besonders gekennzeichnet und im Straßenverkehr bevorzugt werden können. Die zuständigen Behörden der Länder haben nun die Möglichkeit, Bevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge und Carsharinganbieter einzuführen. Klare Vorgaben des Bundes im Sinne einer bundeseinheitlichen Regelung sieht das Gesetz nicht vor. Es soll durch Umsetzungsverordnungen konkretisiert werden, deren Entwürfe derzeit aber noch nicht vorliegen. Das Gesetz klärt, was unter dem Begriff Carsharing zu verstehen ist und schafft damit die Grundlage für eine Kennzeichnung der Fahr-

zeuge. Wie diese Kennzeichnung konkret aussehen soll ist noch nicht geklärt. Die im Gesetz enthaltene Definition des Carsharings schließt sowohl „klassische“ Autovermietungsmodelle als auch privates Carsharing aus. Letzteres wegen der hohen Missbrauchsanfälligkeit. Bevorrechtigt werden sowohl das stationsgebundene Carsharing- als auch nicht stationsgebundene Carsharingfahrzeuge. Speziell für stationsbasiertes Carsharing kann nun durch Länder und Kommunen im Rahmen eines wettbewerblichen Auswahlverfahrens die Möglichkeit eröffnet werden, die Abhol- und Rückgabestellen an ausgewählten Standorten in den öffentlichen Verkehrsraum zu verlagern. Landesregierungen oder Kommunen werden durch das Gesetz befugt, Carsharingfahrzeuge von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen zu befreien. Ob und in welchem Umfang sie das tun regelt das Gesetz nicht. hau

## Regeln für automatisiertes Fahren

**AUTOS** Der Bundestag hat Regelungen zur Nutzung von Autos mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion verabschiedet. Vergangenen Donnerstag stimmten Union und SPD einem Entwurf der Bundesregierung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (18/11300) in der durch den Verkehrsausschuss geänderten Fassung (18/11776) zu. Linke und Grüne lehnten die Vorlage ab. Geregelt ist damit, dass der Betrieb von Kraftfahrzeugen mittels hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion „im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung“ zulässig ist. Wenn etwa die automatisierte Fahrfunktion nur für den Einsatz auf Autobahnen konstruiert ist, dürfe das Auto nicht zum Verkehr auf anderen Straßen eingesetzt werden, heißt es in dem Gesetz. Einem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen folgend hat der Verkehrsausschuss klargestellt, dass der Fahrzeugführer sich im Falle,

dass die hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktion die Kontrolle über das Auto übernimmt hat, „vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugführung abwenden darf“. Er müsse aber so wahrnehmungsbereit sein, dass er die Steuerung wieder übernehmen kann, wenn er vom System dazu aufgefordert wird oder erkennbare äußere Umstände dies erfordern. Ein Buch lesen oder E-Mails checken geht also – sich auf der Rückbank schlafen legen hingegen nicht. Das Gesetz regelt auch Haftungsfragen. Danach haftet der Fahrer nicht, wenn ein Unfall oder sonstiger Schaden passiert, während der Computer die Fahrzeugführung innehatte. Um das nachvollziehen zu können werden Daten über das Fahrgeschehen gespeichert, jedoch keine Streckenprotokolle. Die Speicherzeit wurde dem Änderungsantrag der Koalition folgend auf sechs Monate verkürzt. Die Regierung hatte drei Jahre vorgesehen. hau

### KURZ NOTIERT

#### Meldungen für Schiffe über das Zentrale Meldeportal

Das Verfahren für die elektronische Abgabe von Meldungen für Schiffe im Seeverkehr über das Zentrale Meldeportal des Bundes ist gesetzlich geregelt. Dem dazu vorgelegten Gesetzentwurf (18/11292) hat der Bundestag vergangenen Donnerstag zugestimmt. Damit ist laut Regierung die datenschutzrechtliche Berechtigung für die Verarbeitung der Daten gegeben – in Fortschreibung der EU-Meldeformalitäten-Richtlinie. Mit dem Gesetz wurden außerdem die Regelungen über das Verfahren bei der Abgabe der Seegesundheitserklärung an das Seeschiffahrt-Meldeportal-Gesetz und datenschutzrechtliche Erfordernisse angepasst. hau

#### Neue Bundesstelle zur Bahnunfalluntersuchung

Der Bundestag hat den Weg frei gemacht für die Schaffung einer Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung. Ein dahingehender Gesetzentwurf der Bundesregierung (18/11288) wurde vergangenen Donnerstag verabschiedet. Die zu schaffende Bundesstelle solle als selbständige Bundesoberbehörde für Aufgaben der Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zuständig sein, schreibt die Regierung. hau

## Der richtige Weg beim ÖPNV-Ausbau

**VERKEHR** Grüne fordern höhere Bundesmittel. Scharfe Kritik aus der Unions-Fraktion

Wie kann der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) weiter ausgebaut und ein fairer Wettbewerb zwischen kommunalen und privaten Unternehmen gestaltet werden? Über diese Frage haben am vergangenen Donnerstag die Bundestagsabgeordneten diskutiert. Anlass der Debatte waren zwei Anträge der Grünen (18/10474, 18/10978), die zur Beratung in den Verkehrsausschuss überwiesen wurden. Die Grünen fordern darin deutlich höhere Investitionen in den ÖPNV einerseits und eine Neuregelung des Personenbeförderungsgesetzes hinsichtlich der sogenannten eigenwirtschaftlichen Verkehre. Schon heute würden U-Bahnen und Stadtbahnen „als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Großstädten und Ballungsgebieten“ teilweise an ihre Leistungsgrenzen stoßen – es gebe einen Investitionsstau von rund vier Milliarden Euro. Zwar solle das bisherige Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) nach der Einigung über die Bund-Länder-Finanzbeziehungen über 2019 hinaus verlängert werden, mit 333 Millionen Euro jährlich bleibe es aber „weit hinter dem selbst von der Bundesregierung anerkannten Bedarf zurück“.

**»Deutschlandtarif«** In seiner Rede sagte Stephan Kühn, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen-Fraktion, würden die Bundesmittel wie geplant bis 2025 eingeforen, komme das einer „Investitionsbremse“ gleich. Die Bundesmittel sollten vielmehr auf eine Milliarde Euro aufgestockt werden. Es brauche eine Mobilitäts-garantie für den ländlichen Raum und ein „bundesweit einheitliches Tarifsystem“. Ein „Deutschlandtarif“ solle den Wirrwarr der „Nahverkehrskönigreiche“ beenden. Eine Umverteilung der öffentlichen Gelder



Die Grünen wollen mehr Geld in den Ausbau des Nahverkehrs investieren. © picture-alliance/Gesetz-Progress

vom Auto- zum öffentlichen Nahverkehr forderte die Linke-Verkehrspolitikerin Sabine Leidig. Öffentlicher Nahverkehr garantiere Mobilität für alle; sein Ausbau bringe mehr Menschen dazu, vom Auto zu Bahn und Bus zu wechseln. Die 330 Millionen Euro jährlich, die der Bund für Großprojekte im Rahmen des GVFG bereitstelle, würden zwar „nach viel klingen, sind aber viel zu wenig“. Ihre Fraktion fordere einen „Verkehrswendefonds“ von 10 Milliarden Euro. Das Geld dafür könne aus der Streichung des „dussligen Dutzends“ kommen – also zwölf bestimmter Projekte für den Ausbau von Autobahnen, für den diese Summe geplant sei, sagte Leidig. Harsche Kritik an den beiden Grünen-Anträgen übte der CDU/CSU-Verkehrsexperte Michael Donth. Die Vorschläge der Grünen seien „eine Mogelpackung“ und gegen den

fairen Wettbewerb gerichtet. Der Wettbewerb zwischen kommunalen und privaten Verkehrsbetrieben solle für „Qualität im Angebot“, Effizienz und Wirtschaftlichkeit. Es sei falsch, wenn die Grünen behaupteten, dass eigenwirtschaftliche Verkehrsanbieter die kommunalen Unternehmen aus dem Markt drängen. Tatsächlich würden 88 Prozent der Zuschläge ohne Wettbewerb vergeben, davon gingen 96 Prozent an kommunale Anbieter – hier gebe es tatsächlich eine Verdrängung zulasten der privaten. So sei die Zahl der privaten Busunternehmen in den vergangenen Jahren um ein Drittel zurückgegangen. Die wirklichen Zahlen, so Donth, sprächen eine andere Sprache als die „grünlackierten Fake-News“ der Anträge. Es sei an den Kommunen, die Standards für den Nahverkehr festzulegen und so für Qualität zu sorgen. Die Forderung, die Mittel für den ÖPNV aufzustocken, nannte der Abgeordnete „fast schon unverschämte“ angesichts dessen, worauf man sich im neuen Länderfinanzausgleich geeinigt habe. Für die SPD warb Sören Bartol bei den Fraktionen des Bundestags dafür, eine Bundesrats-Initiative für faire Löhne und Sozialstandards im ÖPNV zu unterstützen. In dem Gesetzentwurf der Bundesländer werde die Tarifreue und die Einhaltung sozialer Standards gefordert. Mit der Unterstützung der Initiative könne man schnell handeln. Das sei auch nötig, weil in den kommenden Jahren viele Ausschreibungen nötig würden. Grundsätzlich, so Bartol, solle es beim Nebeneinander kommunaler und privater Unternehmen bleiben. Man solle seiner Ansicht nach aber die Möglichkeit einer gesetzlichen Lösung nutzen, um den Zuschlag zu verwehren, wenn Arbeitgeber über Sozialdumping die Ausschreibungsanforderungen unterlaufen wollten. suk

## Warnung vor Privatisierung

**AUTOBAHNEN** Pläne zur Infrastrukturgesellschaft in der Kritik

Sachverständige warnen vor einer Privatisierung „durch die Hintertür“ sollte die Infrastrukturgesellschaft in der bisher geplanten Form errichtet werden. Diese Ansicht teilten mehrere geladene Experten bei einer Anhörung zu dem Vorhaben, das Teil der Gesetzentwürfe der Bundesregierung zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen (18/11131, 18/11135, 18/11185, 18/11186) ist. Vorgesehen sind unter anderem Änderungen im Artikel 90 des Grundgesetzes, um die Verwaltung, Bau und Betrieb der Bundesautobahnen in die Hände des Bundes zu legen. Derzeit sind dafür die Länder in Auftragsverwaltung zuständig. Der Bund soll dazu eine Gesellschaft privaten Rechts einsetzen können. Festgeschrieben werden soll zudem, dass Autobahnen und Gesellschaft im unveräußerlichen Bundesbesitz bleiben. Die in den Gesetzentwürfen enthaltenen Privatisierungsschranken seien unzureichend, urteilte Thorsten Beckers (Technischen Universität Berlin). Beckers skizzierte vier Wege, wie die Schranken umgangen werden könnten. Möglich wäre dies unter anderem über Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP), wenn diese das gesamte Autobahnnetz oder auch einen hohen prozentualen Anteil des Netzes umfassen würden. Unklar sei auch, ob die laut Gesetz zu gründenden Tochtergesellschaften privatisiert werden dürften. Dies müsse im Gesetz ausgeschlossen werden, forderte er. Wenn mit dem geplanten öffentlich-rechtlichen Nießbrauchsrecht alle Rechte an den Autobahnen an die Gesellschaft übergeben würden, entleere man die im Gesetz enthaltene Aussage, wonach die Bundesrepublik Deutschland Eigentümer der Straßen sei, sagte Professor Georg Hermes (Goethe-Universität Frankfurt am Main). Übertrage man der Infrastrukturgesell-

schaft das wirtschaftliche Eigentum an den Autobahnen, laufe das auf ein Geschäftsmodell hinaus, bei dem es nicht um die Bereitstellung von Autobahnen als staatliche Daseinsvorsorge geht, „sondern um das entgeltliche Zurverfügungstellen“. „Das nennt man Privatisierung“, sagte Hermes.

**»Sehr hinderlich«** Mit den Gesetzesänderungen würden ÖPP-Projekte stark vorangetrieben, obwohl die gemachten Erfahrungen nicht gut seien, kritisierte Laura Valentukeviciute vom Verein „Gemeingut in BürgerInnenhand“. Autobahnbau mit ÖPP sei weder kostengünstiger noch schneller. Für die Gründung von Tochtergesellschaften sollte man sich auf Deutschland Nord und Deutschland Süd beschränken. Auch Dietrich Drömmann, Experte für Vergaberecht in der Wirtschaftskanzlei Graf von Westfalen, plädierte für einen Verzicht auf Regionalgesellschaften. „Es sollte an dem Gedanken einer einheitlichen Leitung unter Verzicht auf regionale Gesellschaften festhalten werden“, sagte er. Die Länder, so seine Einschätzung, sollten auch keine Minderheitsbeteiligungen erhalten. hau

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem E-Paper