

Parlamentarischer Abend Schienenverkehr „Leise Züge“:

Dobrindt: Wir halten am Verbot lauter Güterwagen ab 2020 fest

Berlin, 19. Januar 2017 – „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. Auch wenn die EU ein Verbot erst ab 2022 europaweit einführen will. Ich appelliere an dieser Stelle an die EU, Deutschland als Vorbild für andere Länder zu unterstützen“, so **Alexander Dobrindt MdB**, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, vor rund 200 Experten bei der vom DVF durchgeführten Veranstaltung für die Parlamentsgruppe Schienenverkehr.

Die Europäische Union hinkt beim Thema Verringerung von Bahnlärm den deutschen Bemühungen hinterher. Hier sollen spürbare Maßnahmen später eingeführt werden. **Marcin Wójcik**, Referent Einheitliches Europäisches Bahngebiet, GD Transport und Verkehr, Europäische Kommission, erklärte: „Die Kommission erkennt die Bemühungen Deutschlands um eine Lärmreduzierung im Schienenverkehr an, die vielfach völlig neuartig innerhalb der EU sind. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass, auch wenn nationale Maßnahmen zur Bekämpfung des Schienenverkehrslärms grundsätzlich unterstützt werden, diese kein Hindernis für den Binnenmarkt oder die Eisenbahninteroperabilität darstellen sollen. Deshalb sollte das angesprochene deutsche "Verbot" lauter Waggons nicht einseitig ab 2020 angewendet werden, sondern vielmehr mit der breiteren gesamteuropäischen Lösung, die nach 2021 umgesetzt sein sollte, in Einklang gebracht werden.“

Dr. Heiko Fischer, Vorsitzender des Vorstands VTG Aktiengesellschaft, warnte davor, dass es in Europa zu einer Aufteilung in zwei Flotten käme – laute und leise: „Wir brauchen weiterhin einen gesamteuropäischen Markt. Jahrzehnte freier Austauschbarkeit von Waggons stehen auf dem Spiel. In Deutschland ist zusätzlich der Einzelwagenverkehr enorm wichtig, der sicher keine Trennung verträgt.“

„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 **Martin Burkert MdB**, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur und 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.“

Fischer sagte dazu, dass auch die Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden müsse: „Natürlich ist die Akzeptanz in der Bevölkerung sehr wichtig, die Akzeptanz bei Nutzern (Kunden) des Schienengüterverkehrs aber auch!“

Dem stimmte Burkert zu: „Bei allen Bemühungen um eine strenge Regulierung von Bahnlärm muss zugleich die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs auch im Vergleich etwa mit dem Lkw berücksichtigt werden.“

Langsamfahrstrecken problematisch

Die Bundesregierung sei entschlossen, an der Halbierung des Bahnlärms und des Verbots lauter Güterwagen festzuhalten, bekräftigte **Enak Ferlemann MdB**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Bis 2020 will die Bundesregierung den Schienenlärm halbieren – ausgehend vom Jahr 2008. Dieses Ziel wird erreicht. Dabei setzt das Bundesverkehrsministerium auf eine 3-Punkte-Strategie Leise Schiene: Fördern. Ertüchtigen. Regulieren.“ 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. Denn durch Langsamfahrten würde sich das Betreiben lauter Züge nicht rechnen. Über diese Maßnahme will die Bundesregierung die Diskriminierungsfreiheit im EU-Binnenmarkt gewährleisten.

Langsamfahrstrecken wären ein Problem, so **Dr. Jürgen Wilder**, Vorsitzender des Vorstands DB Cargo AG. Denn dies ginge zu Lasten der Netzkapazität und beeinträchtige 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. Und das in einer ohnehin schwierigen wirtschaftlichen Phase. DB Cargo hat zum Jahresende die 50 Prozent-Marke leisen Wagenbestand erreicht. Mit einer großen internen Kraftanstrengung - gerade auch in wirtschaftlich schwieriger Zeit.“

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. 1,2 Milliarden Euro Investition in unsere neuen Waggons müssen über die mehrere Jahrzehnte lange Wagenlebensdauer verlässlich sicher investiertes Geld sein.“

Auch **Erwin Rüdell MdB**, Mitglied der Parlamentsgruppe Bahnlärm im Deutschen Bundestag sah das Langsamfahrgebot kritisch: „Zentral ist die Haltung der Schweiz, am Durchfahrtsverbot ab 2020 festzuhalten. Ferner sollte mit einer

weiteren Spreizung der Trassenpreise das Befahren deutscher Güterstrecken mit lauten Waggons gänzlich unrentabel gemacht werden. Diese Maßnahme halte ich für effizienter als Geschwindigkeitsbegrenzungen, die auch leise Züge behindern würden.“

„Wir sind uns bei den Zielen einig, aber nicht beim Weg dorthin“, sagte abschließend **Matthias Gastel MdB**, stellvertretender Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag. „Die Ausnahmetatbestände im Schienenlärmschutzgesetz, dass zwar laute Güterwagen fahren dürfen, aber nur verlangsamt und auf Nebenstrecken, ist kritisch. Ein generelles Fahrverbot wäre besser. Außerdem brauchen wir eine deutlich stärkere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise. Auch ich appelliere an die EU, die deutschen Bemühungen nicht zu blockieren, sondern sie zu unterstützen.“