

Gemeinsame Sitzung der Lenkungskreise Bahntechnologie und Schienenverkehr

Keine neuen Hürden bei der Zugzulassung durch 4. Eisenbahnpaket

Berlin, 24. April 2015 – **Dr. Jochen Eickholt**, Lenkungskreisvorsitzender Bahntechnologie und CEO Mobility, Siemens AG, sprach sich erneut für ein Vorziehen des technischen Pfeilers des Vierten Eisenbahnpaketes aus.

„Die Bahnhersteller sind dringend auf die einheitliche Zugzulassung in Europa sowie das europäische Sicherheitszertifikat angewiesen. Dadurch soll vermieden werden, dass bereits europäisch zugelassene Fahrzeuge später noch einmal national zugelassen werden müssen. Mit der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) ist eine Zulassungsbehörde für Europa vorhanden. Allerdings kann diese ihre Aufgabe nur dann erfüllen, wenn sie auch nach nationalen Zulassungskriterien prüfen kann, die für die Interoperabilität sehr wichtig sind“, erklärte Eickholt.

Im Entwurf des Vierten Eisenbahnpaketes sollte nach Meinung des Lenkungskreisvorsitzenden der Gesetzgeber daher bereits jetzt noch stärker Prozesse verankern, die es ermöglichen, diese wichtigen nationalen Regeln zu ermitteln und sie auf das notwendige Mindestmaß zu reduzieren. Damit werde erreicht, die Zulassungsprozesse europaweit eindeutig und vergleichbar zu machen. „Mit der Handhabung dieser nationalen Regeln steht und fällt schlussendlich die Sinnhaftigkeit der Gesetzgebung: Wenn die ERA nicht auch nach den notwendigen nationalen Zulassungsanforderungen prüfen kann, könnte sogar eine Verschlechterung gegenüber der jetzigen Situation entstehen. Darüber hinaus muss die ERA mit ausreichend Personal ausgestattet werden, um ihre zukünftigen Aufgaben bewältigen zu können“, so Eickholt weiter.

Auch der Lenkungskreisvorsitzende Schienenverkehr, **Ulrich Homburg**, Vorstand Personenverkehr, DB Mobility Logistics AG, stimmte Eickholt zu: „Der technische Teil des 4. Eisenbahnpakets sollte notfalls auch getrennt abgestimmt werden. Wir brauchen die einheitliche Zugzulassung dringend, denn wir wollen unseren Kunden in Zukunft ersparen, auf die Nutzung neuer Züge unverhältnismäßig lange zu warten, wie in der Vergangenheit bereits geschehen.“

Das **Deutsche Verkehrsforum** ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Unsere rund 170 Mitgliedsunternehmen wollen die Verkehrsbedingungen verbessern sowie die Mobilität in Deutschland und Europa sichern.

Die drei Europaabgeordneten sahen die Wettbewerbsnachteile für die europäische Bahnindustrie durch den hohen Aufwand der Mehrfachzulassungen genauso.

„Gemeinsame europäische Regeln und Verfahren sparen Zeit und Geld. Wenn Fahrzeuge in größerer Stückzahl produziert werden können, sinken die Kosten – und davon profitieren sowohl die Bahnhersteller als auch die Fahrgäste. Und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene wird gesteigert“, erklärte **Michael Cramer**, MdEP, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus Europäisches Parlament vor den Experten des Lenkungskreises.

Auch **Ismail Ertug**, MdEP, Sprecher der sozialdemokratischen Fraktion im EU-Parlament, Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr EU-Parlament, sah den Weg zu einem echten europäischen Eisenbahnbinnenmarkt über den technischen Pfeiler, durch den bürokratische und technische Hindernisse abgebaut würden: „Konkret werden Zulassungsverfahren und Sicherheitsbescheinigungen vereinfacht, wodurch Bahnhersteller zukünftig Zeit und Kosten sparen. Außer diesem Bürokratieabbau wird der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr durch eine höhere Interoperabilität der Bahntechnik erleichtert.“

Seine Amtskollegin, **Gesine Meißner**, MdEP, verkehrspolitische Sprecherin der liberalen Fraktion im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr Europäisches Parlament, lenkte den Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen: „Mit dem neuen europäischen System wird es für Bahnhersteller wesentlich einfacher, ihre Produkte in unterschiedlichen Mitgliedsländern auf den Markt zu bringen. Zurzeit müssen sie sich in jedem Mitgliedsland einzeln um Zulassungen und Zertifizierung von Lokomotiven und Wagons kümmern. Das dauert Jahre und kostet viel Geld.“

Meißner und Ertug betonten, dass am Ende auch die Bahnkunden davon profitierten, wenn neues Zugmaterial schneller zum Einsatz käme.

Schienenlärm europaweit reduzieren

Ein weiteres wichtiges Thema war die europäische Strategie zur Reduzierung des Schienenlärms. Homburg sprach sich dafür aus, ein wirksames zusätzliches Förderprogramm für die Umrüstung von lauten Güterwagen einzuführen. Damit solle bis zum Jahr 2020 eine effektive Reduzierung des Lärms in Europa erreicht werden. Auf keinen Fall dürfe es Nachfahrverbote geben – diese würden den Güterverkehr in Deutschland auf's Spiel setzen, wie einige Gutachten dazu bereits nachgewiesen haben.

Als Achillesferse bezeichnete Cramer den Schienenlärm und forderte die Förderung von sogenannten Flüsterbremsen: „Die EU muss mit einem Dreiklang von Maßnahmen die betroffenen Bürger schützen. Die Flüsterbremse reduziert die Belastung um die Hälfte. Schon heute gibt es EU-Förderung für die Nachrüstung lauter Waggon und die Möglichkeit lärmabhängiger Trassenpreise. Zudem muss die EU dem Schweizer Beispiel folgen und schnellstmöglich beschließen, dass ab 2020 keine lauten Waggon mehr geduldet werden.“

Die EU-Abgeordnete Meißner wies an dieser Stelle noch auf weitere Fördermöglichkeiten hin: „Ein Anfang wurde mit der Connecting Europe Fazilität (CEF) der EU gemacht, aus der nicht nur die Schieneninfrastruktur finanziert werden kann, sondern auch die Umrüstung von Zügen mit Flüsterbremsen. Damit ist die Schiene der einzige Verkehrsträger, dem in der CEF für die Bekämpfung von Lärm ein Budget zur Verfügung gestellt wurde.“ Ertug ergänzte, dass über die CEF hinaus eine weitere Maßnahme die Flüsterbremsenausstattung nicht nur für neue, sondern auch bereits fahrende Wagons sei: „Die Europäische Kommission prüft zurzeit diese Möglichkeit und wird voraussichtlich Mitte 2015 dazu eine Mitteilung veröffentlichen.“