

Parlamentarischer Abend zur Lärminderung im Schienengüterverkehr:

Ausschussvorsitzender Burkert fordert von Brüssel europäische Lösung für leise Güterwagen

Berlin, 4. März 2015 – „Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages trifft sich mit EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc, um für eine europäische Förderung der Umrüstung und des Betriebs von leisen Bremsen bei Schienengüterwaggons zu werben“, hat **Martin Burkert MdB**, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag, auf dem gestrigen parlamentarischen Abend vor ca. 150 Gästen verkündet.

Auch will sich Burkert für weitere Mittel zum Lärmschutz aus dem Bundeshaushalt einsetzen: „Vom 10 Milliarden-Euro Investitionsprogramm des Finanzministers Schäuble werden 4,35 Milliarden in den Verkehrshaushalt fließen. Ich erhoffe mir, dass davon auch ein Teil in den Lärmschutz des Schienengüterverkehrs investiert wird.“

Nach den Worten von **Claudia Horn**, Leiterin der Abteilung Landverkehr Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, habe der Bund seit 1999 rund eine Milliarde Euro für Lärmschutzmaßnahmen aufgewendet. Horn weiter: „Im Koalitionsvertrag ist vereinbart, wenn nicht mindestens 50 Prozent des Bestandes der Güterwagen auf leise Bremsen umgerüstet sind, sollen noch in dieser Legislaturperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen greifen. Ziel dieses Gesetzes ist es aber, das Jahr 2020 rechtlich abzusichern, ab dem kein lauter Güterwagen auf dem deutschen Netz verkehren darf.“ Hintergrund ist, dass laut Koalitionsvertrag die Hälfte aller Güterwagen auf leise Bremsen bis 2016 umgerüstet sein sollen, sonst drohen Strafen wie Nachtfahrverbote.

„Ein komplettes Nachtfahrverbot würde den Schienengüterverkehr in seiner Existenz bedrohen“, zeigte **Udo Sauerbrey**, Geschäftsführer Railistics GmbH, anhand einer Studie von Railistics und VIA Consulting & Development über die verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachtfahrverboten im Schienengüterverkehr. „Bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h würde zu zehn Prozent höheren Transportkosten, einer Reduzierung

*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.*

des Transportaufkommens um 30 Prozent und eine Verlängerung der Beförderungszeit von rund einem Viertel führen“, so Sauerbrey weiter.

Dem stimmte **Sven Wellbrock**, Leiter Waggonvermietung Europa, VTG Aktiengesellschaft, voll und ganz zu: „Für den ökologisch sinnvollen Schienengüterverkehr wäre das Nachfahrverbot oder die Geschwindigkeitsbeschränkung eine Katastrophe. Das würde zu einer Verlagerung der Transporte auf die ohnehin schon stark belasteten Autobahnen, Bundes- und Landstraßen führen.“

Joachim Berends, Vorstand der Bentheimer Eisenbahn AG, Vizepräsident und Vorsitzender des Verwaltungsrates Schienengüterverkehr beim VDV, verlangte vom Bund bezüglich der ab 2020 vorgesehenen Fahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen eine frühzeitige Kommunikation: „Das gilt auch für gesetzgeberische Maßnahmen hinsichtlich nicht umgerüsteter Güterwagen aus dem europäischen Ausland. Der Sektor fordert die Bundesregierung auf, frühzeitig tätig zu werden, damit unter Einbeziehung einer klaren gesetzlichen Regelung sämtliche auf deutschem Territorium für Transporte eingesetzte Güterwagen mit der entsprechenden Flüsterbremse ausgerüstet sind.“

Auch die Deutsche Bahn AG setze sich für die Lärmreduzierung im Schienengüterverkehr ein und stehe hinter dem Ziel der Bundesregierung, bis 2020 eine Halbierung des Lärms zu erreichen, so **Ines Jahnel**, Leiterin DB Umweltzentrum Lärmschutzbeauftragte Deutsche Bahn AG. Dieses Ziel sei jedoch auch mit hohen Kosten verbunden: „Die Umrüstung ist ein Kraftakt und eine enorme Belastung für den Schienengüterverkehr. Die Umrüstung führt allein bei der DB Schenker Rail zu einer Ergebnisbelastung von zirka 230 Millionen Euro bis 2020.“ Außerdem sah auch sie die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und das umweltpolitische Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“ durch Nachfahrverbote oder Geschwindigkeitsbeschränkungen gefährdet.

An der Diskussion beteiligte sich die Seite der Lärmbetroffenen, vertreten durch **Willi Pusch**, Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V. Er verdeutlichte die Betroffenheit im Mittelrhein in Zahlen: „Im Moment sind es 550 Züge rund um die Uhr und vor allem in den Nachtstunden. Nach Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels in der Schweiz im Jahr 2016 werden es dann rund 700 sein.“ Pusch führte die Schweiz als Vorbild ins Feld: „Was in Sachen Bahnlärm machbar ist, das zeigt die Schweiz. Sie wird ab dem Jahr 2020 keine Güterwaggons, die nicht auf die sogenannte lärmverminderte Flüsterbremse umgerüstet sind, mehr ins Land lassen.“

Jahnel betonte, dass sich die DB AG einer Diskussion mit den Betroffenen jeden Tag neu stelle. Dabei gelte es, offen zu kommunizieren, was machbar sei – und was nicht machbar sei. „Wir gehen aber davon aus – und das sagen uns auch die meisten Bürgerinitiativen – dass der umweltfreundliche Schienengüterverkehr trotz des Themenfeldes Lärm grundsätzlich über eine große Akzeptanz verfügt.“

Intensiv diskutiert wurde beim Parlamentarischen Abend auch das Bremsumrüstprogramm des Bundes. Zu den Auswirkungen stellte Wellbrock fest: „Für die Umrüstung von Bestandsgüterwagen erhält der Wagenhalter eine Unterstützung von 50 Prozent der einmaligen Kosten. Da es keinerlei Unterstützung für die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten bietet, deckt das Programm leider nur einen Teilbereich ab.“ Besser wäre laut Wellbrock, neben der Förderung der Umrüstung auch eine Unterstützung für die höheren Betriebskosten der leiseren Bremsen. Zudem sei eine zeitlich begrenzte Abwrackprämie für ältere Fahrzeuge ein zusätzlicher Impuls.

Berends ergänzte, dass der Förderhöchstbetrag auf 211 Euro pro Achse begrenzt sei. Der Bund stelle in der gesamten Laufzeit des Bremsumrüstprogramms von 2013 bis 2020 insgesamt 152 Millionen Euro zur Verfügung. Die gleiche Summe muss vom Sektor aufgebracht werden. Die Betriebskosten der sogenannten LL-Sohle würden während der Programmlaufzeit 700 Millionen Euro kosten. Somit habe der Sektor Gesamtkosten von über 800 Millionen Euro zu stemmen. Dem gegenüber seien die 152 Millionen Euro vom Bund, also nicht einmal 20 Prozent gemessen an den Gesamtkosten, ein geringer Anreiz.