

Verband: 2016 fährt die Hälfte der privaten Güterwagen leise

Die privaten Güterwagenhalter werden laut einer Umfrage rechtzeitig auf Flüsterbremsen umgestellt haben. Laut VPI sind ausländische Wagen das Problem.



Bis 2016 sollen mehr als die Hälfte der privaten Güterwagen mit Flüsterbremsen fahren

Foto: Picture Alliance/dpa/Stephanie Pilick

Hamburg. Bereits Ende 2016 wird die Hälfte der in Deutschland verkehrenden privaten Güterwagen leise unterwegs sein. Zum Fahrplanwechsel 2020 ist die komplette Umstellung der Flotten auf Flüsterbremsen abgeschlossen. Dies ergab eine Umfrage der HWH, Gesellschaft für Transport und Unternehmensberatung, bei den Mitgliedsunternehmen des Verbandes der Güterwagenhalter in Deutschland VPI.

30.658 oder 51,1 Prozent der in Deutschland verkehrenden privaten Güterwagen werden demnach Ende 2016 mit Flüsterbremsen fahren, heißt es vom VPI. Ende 2020 sollen schließlich 100 Prozent der in Deutschland verkehrenden 60.000 privaten Wagen umgestellt sein.

„Die deutschen Halter nehmen die Lärmbelastung durch Schienengüterverkehr ernst und erledigen ihre Hausaufgaben. Damit ist das Thema aber noch nicht vom Tisch“, warnt der VPI-Vorsitzende Malte Lawrenz. Lärmquelle Nummer 1 drohen in Zukunft laute ausländische Güterwagen zu sein, so der Verbandsmann. Der VPI fordert deshalb, ab 2020 die Trassenpreise für laute und leise Züge um 30 Prozent zu spreizen. Diese mit EU-Recht konforme Lösung ermögliche es, leise Wagen zu belohnen und laute spürbar zu belasten. „Eine solche Regelung über Marktmechanismen wäre europaweit hochwirksam. Rechtzeitig angekündigt setzt sie auch bei ausländischen Güterwagenhaltern die Umrüstung der in Deutschland verkehrenden Flotten in Gang“, erläutert Lawrenz den Vorschlag.

Dies sei dringend notwendig denn den 120.000 leisen Wagen von privaten Haltern und DB Schenker werden laut Lawrenz 2020 noch immer 60.000 mehrheitlich laute ausländische Wagen gegenüberstehen - und in gemischten Zugverbänden durch Deutschland rollen. Die für eine halbierte Lärmemission notwendige Quote von 90 Prozent leiser Waggons im Zugverbund könne so kaum erreicht werden.

„Wir setzen auf konstruktive Ansätze. Restriktionen sind nicht nur der falsche Weg, sie beschädigen den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene nachhaltig“, betont Lawrenz. Nächtliche Tempolimits als Maßnahme zur Lärmreduzierung – wie jüngst im Entwurf des Schienenlärmminderungsgesetz gefordert – verknäpften die bereits jetzt überlastete Schieneninfrastruktur dramatisch, heißt es von dem Verband. Im Ergebnis führten Tempolimits zu einer weiteren Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Straße – mit Folgen für Umwelt und Sicherheit. Auch ein komplettes Verbot von GG-Sohlen nach 2020 sei keine Option. Ein solches Verbot sei weder nach deutschem noch nach europäischem Recht durchsetzbar, lautet das Ergebnis eines Gutachtens, das der VPI jüngst bei Bernd Uhlenhut von der Dortmunder Kanzlei BSU Legal in Auftrag gegeben hatte. (ks)