

Bei Güterwagen auf leisen Sohlen hat die Bahn immer noch Verspätung

(kso). Wie das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der Antwort auf eine Anfrage der Grünen bekanntgab, wurden bis zum 12. März 2015 erst 14% der 182.000 von deutschen Bahnunternehmen betriebenen Güterwagen mit sogenannten Flüsterbremsen ausgestattet.

Ende 2013 lag diese Quote bereits bei knapp 10%. Wird die Umrüstung des Fahrzeugbe-

stands in diesem Tempo fortgeführt, so werden bis Ende 2016 ca. 20% des Fahrzeugbestands auf leisen Sohlen unterwegs sein. Damit würde das von der Bundesregierung in ihrer Koalitionsvereinbarung formulierte Ziel einer Umrüstung von 50% aller Waggons bis Ende 2016 recht deutlich verfehlt und die ebenfalls im Koalitionsvertrag vereinbarte Diskussion über die Implementierung zusätzlicher „Anreize“ (drastische Erhöhung von Trassennutzungsgebühren, Nachtfahrverbote für laute Güterzüge etc.) könnte eigentlich sofort geführt werden.

Dieses um so mehr als auch Bahnchef Rüdiger Grube die im Großen-Koalitions-Vertrag formulierte Zielsetzung für absolut nicht mehr erreichbar hält. Im Gegensatz dazu hält die Bun-

desregierung „das im Koalitionsvertrag festgelegte Ziel weiterhin für realistisch“. Gesetzliche Maßnahmen wolle man in diesem Zusammenhang erst „zu gegebener Zeit“ vorstellen. Ganz offensichtlich hat man in Berlin in Anbetracht rosiger Wirtschaftsperspektiven wenig Interesse daran, sich gerade jetzt mit den Interessenvertretungen der Bahnunternehmen anzulegen. Stattdessen stellt die Bundesregierung weiterhin jeglichen Anspruch auf körperliche Unversehrtheit zehntausender Bahnlärm-Geschädigter zur Disposition.

„Es ist bedauerlich, dass die zügige Umrüstung des Waggonbestands auf leise Mehrkomponenten-Bremsen nicht engagierter vorangetrieben wird. Sie bietet eine hervorragende Mög-

lichkeit, Bahnlärm direkt am Ort seines Entstehens um bis zu 50% zu reduzieren“ so der Vorstand der Bürgerinitiative Stille Schiene Hockenheim e.V. (biss-hockenheim.de).

Die durch niedrige Trassennutzungsgebühren und direkte Subventionen bereits heute gegebenen Anreize für die Industrie sind nach Ansicht von BISS-Hockenheim „mehr als ausreichend“.

„Wo der Gesetzgeber seine Ziele derart inkonsequent verfolgt, liegt die Vermutung nahe, dass durch gezielte Untätigkeit, gepaart mit lautem Wehklagen, noch höhere Subventionen herauszuschlagen sind. Die zögerliche Haltung der Regierung provoziert die betreffenden Bahn-Lobbys also zum Zocken“ so BISS Hockenheim weiter.