

Zoff mit Brüssel beim Bahnlärm

Der Mann, so scheint es, lässt keinen Konflikt aus. Auch beim Thema Schienenlärm steuert Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) zielsicher auf Streit mit der EU-Kommission zu.

Dobrindt will leisere Züge auf deutschen Strecken bereits von 2020 an – die EU-Kommission will Grenzwerte für Güterwagen im grenzüberschreitenden Verkehr von 2022 an. Deshalb warnt Verkehrskommissarin Violeta Bulc die Berliner Regierung: Sie „geht davon aus, dass Deutschland und die Schweiz ihre nationalen Pläne auf die EU-weiten Lösungen abstimmen und darauf verzichten werden, einseitige nationale Maßnahmen einzuleiten, die gegen den Grundsatz der Interoperabilität verstoßen können“.

Das ist der Kernsatz in einer schriftlichen Antwort, die Bulc an das Europäische Parlament (EP) verschickt hat. Vier deutsche Abgeordnete, einer von der CDU und drei von der SPD, hatten in zwei inhaltlich ähnlichen Anfragen von ihr wissen wollen, „inwieweit ein einseitiges Verbot von ‚lauten‘ Waggons in Deutschland bereits ab dem Jahr 2020 einen Verstoß gegen den Binnenmarkt und die Eisenbahneroperabilität darstellt“.

Langen ist Abgeordneter für Rheinland-Pfalz, dessen Bewohner im Rheintal unter dem Lärm der Güterzüge leiden. Er will deshalb – wie seine SPD-Kollegen Norbert Neuser, Udo Bullmann und Matthias Groote – schneller Resultate sehen.

Die hat Dobrindt zwei Jahre früher versprochen. Er pocht darauf, dass bereits Ende 2020 Züge, die deutschen Lärmschutzstandards nicht entsprechen, auf dem deutschen Netz nicht mehr zugelassen werden.

Bedenken, ein solcher einseitiger Vorstoß könne europäischem Recht entgegenstehen, wischte Dobrindt mehrfach weg: „Alles, was Sie dazu aus Brüssel an kritischen Anmerkungen hören, werden wir wissentlich ignorieren.“

Was Dobrindt jetzt „ignorieren“ muss, ist die klare Ansage von Bulc: Brüssel wird keine einseitigen deutschen Schritte hinnehmen, die ausländische Bahngesellschaften auf dem deutschen Netz benachteiligen könnten. Für Dobrindt wäre es die zweite, für die Bundesregierung sogar die dritte Auseinandersetzung mit Bulc, die beim Europäischen Gerichtshof landen und für die Bundesrepublik teuer werden könnte.

Der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) hat den deutschen Minister gewarnt. Die Lobby befürchtet, dass Deutschland mit dem von Dobrindt angekündigten Schritt gegen den Grundsatz der Warenverkehrs- und Dienstleistungsfreiheit in der Union verstoße.

Tatsächlich argumentiert Bulc in ihrer Antwort genauso: Sie vertritt die Auffassung, „dass nationale Maßnahmen zur Bekämpfung der Lärmemissionen von Güterzügen ... einen Verstoß gegen den Grundsatz des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs darstellen können, wenn sie nicht gleichermaßen für alle Betreiber von Güterzügen gelten oder wenn sie erhebliche Auswirkungen auf den freien Warenverkehr haben.“ Bulc teilt weiter mit, dass Dobrindt ihr alle Angaben für eine Prüfung seiner Initiative zur Verfügung stellen müsse und Brüssel genügend Zeit für die Prüfung einräumen solle.

Die Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP) freut sich über die Antwort von Bulc. „Nicht weil wir gegen eine Lösung des Lärmproblems sind. Aber eine solche Lösung muss immer eine europäische sein“, betont Generalsekretär Gilles Peterhans. Güterwaggons verkehrten international. Die Lobby hat ein „großes Interesse“, dass die EU-Kommission klare Ziele setzt und europaweit reguliert. Nationale Alleingänge dürfe es nicht geben.