

DB streicht Auto- und Nachtzüge



Geplanter Ersatz: ICE-Züge und IC-Busse

Schluss, aus und vorbei. Die Ära der Auto- und Nachtzüge geht bei der Deutschen Bahn im Jahr 2016 zu Ende. Der Nachtreiseverkehr sei zu defizitär, verkündete die DB AG bereits 2015 in dem Positionspapier „Zukunft Bahn“, das die Marschrichtung des Konzerns in den kommenden Jahren weisen soll. In einer Information an die

Vertriebspartner der Bahn wurden die Einstellungstermine nun endgültig bekanntgegeben. Die AutoZug-Saison endet zum 31. Oktober, und die CityNightLine fahren zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2016 auf das Abstellgleis.

Stattdessen sollen zukünftig mehr ICE-Züge – zehn statt bisher vier – durch Deutsch-

land verkehren. Saisonal können es auch mehr werden. Grenzüberschreitend ergänzt werden soll dieses Nachtverkehrsangebot durch IC-Busse. Dank der engeren und un-bequemerer Platzverhältnisse bedeutet das: „Ade entspanntes und ausgeruhtes Ankommen“.

Die internationalen EuroNight-Züge anderer Bahngesellschaften, zum Beispiel nach Budapest, Paris, Moskau oder Wien, sind von dieser Maßnahme nicht betroffen.

Ob andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie die Österreichischen Bahnen, das von der Deutschen Bahn aufgegebene Marktsegment für sich erobern wollen, bleibt abzuwarten. *BFVst*

Michael Cramer

Mitglied des Europäischen Parlaments – Die Grünen/EFA und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus

Bahnlärm: EU-Kommission ohne klaren Plan

Der Lärm ist die Achillesferse der umweltfreundlichen Bahn, denn Bahnlärm macht krank. Das ist mittlerweile wissenschaftlich erwiesen. Und wer entlang der von vielen Güterzügen genutzten Schienenstrecken wohnt, weiß das zumeist aus eigener Erfahrung.

Bekommen die Unternehmen die vor allem durch alte Güterwaggons verursachten Belastungen nicht in den Griff, geht die Akzeptanz der Bahn in der Bevölkerung verloren und dem Transport auf der Schiene drohen schmerzhaft Einschränkungen.

Die Europäische Umweltagentur schätzt, dass 14 Millionen Europäerinnen und Europäer unter Bahnlärm leiden. Grund genug, endlich konsequent aktiv zu werden.

Da mehr als die Hälfte des Schienengüterverkehrs grenzüberschreitend unterwegs ist, kann dieses Problem nicht auf nationaler Ebene gelöst werden. Im Grundsatz erkennt auch die Europäische Kommission an, dass Europa hier gefordert ist. Leider jedoch folgen daraus einmal mehr keine konkreten Taten.

Mit vielen Monaten Verspätung veröffentlichte die oberste EU-Behörde 2015 kurz vor Weihnachten ein Arbeitsdokument zur Senkung des Bahnlärms. Darin werden die Probleme zwar klar benannt, doch verbindliche Ziele und Maßnahmen fehlen. Stattdessen soll ein Mix freiwilliger Maßnahmen helfen: von lärmabhängigen Trassenpreisen über schärfere Vorgaben für Neuwagen bis hin zu besserem Unterhalt der Infrastruktur.

Ich bin äußerst enttäuscht, dass damit kein klarer Fahrplan zum leisen Bahnverkehr verabschiedet wird. Und auch die Bahnunternehmen bekommen keine Planungssicherheit.

Nun drohen nationale Alleingänge, um dem Problem zumindest teilweise Herr zu werden. Im EU-Verkehrsausschuss wird uns der Bahnlärm somit bald wieder beschäftigen!

Michael Cramer

Mitglied des Europäischen Parlaments – Die Grünen/EFA und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus

Dieselskandal: Parlament nickt Legalisierung des Betrugs ab

Was sind die Lehren aus dem VW-Skandal? Ich hatte gehofft, dass auch in Europa endlich konsequent gegen Betrügereien bei den Abgas- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen vorgegangen wird. Und dass wir allen Bürgerinnen und Bürgern saubere Luft garantieren können. Denn es muss Schluss sein mit jährlich 75 000 vorzeitigen Todesfällen in der EU, die allein durch Dieselfahrzeuge verursacht werden.

Leider passiert bisher jedoch genau das Gegenteil: Obwohl die Kosten der Luftverschmutzung in der EU jährlich mehr als 900 Milliarden Euro betragen, hat das erfolgreiche Lobbying der Autoindustrie bewirkt, dass die Vertreter der Regierungen für ein Aufweichen der Stickoxid-Grenzwerte gestimmt haben. Die so genannten „Konformitätsfaktoren“ sollen ein Überschreiten der heutigen Vorgaben um mehr als das Dop-

pelte erlauben, sobald in Kürze die neuen Testverfahren im Straßenbetrieb („Real Driving Emissions“) eingeführt werden.

Das Europäische Parlament hätte diesen absoluten Irrweg in seiner Sitzung am 3. Februar 2016 stoppen und ein Veto einlegen können. Leider hat sich die Mehrheit der Abgeordneten auf Druck der Autolobby jedoch dagegen entschieden. Das Argument: Zu viele Arbeitsplätze seien in Gefahr. Und man wolle lieber laschere Grenzwerte jetzt beschließen, anstatt noch länger zu diskutieren.

Das ist in doppelter Hinsicht Unsinn: Erstens zeigt der VW-Skandal, dass gerade eine kurzsichtige Strategie ohne Rücksicht auf Umwelt und Menschen die Arbeitsplätze und Unternehmen in Gefahr bringt. Zweitens finden die neu zu entscheidenden Grenzwerte ohnehin erst in einigen Jahren Anwendung – Grund genug also, jetzt in al-

Konformitätsfaktor

Die Vertreter der EU-Mitgliedsstaaten haben sich auf einen Konformitätsfaktor von 2,1 für neue Fahrzeugmodelle ab 2017 und für die Zulassung von Neuwagen ab 2019 geeinigt. Ab 2020 bzw. 2021 soll ein Faktor von 1,5 gelten. Damit können die eigentlich in der Gesetzgebung festgelegten Stickoxid-Grenzwerte bis 2020 um mehr als das Doppelte überschritten werden. Danach noch immer um 50 Prozent. Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments hatte gegen diese Entscheidung im Dezember 2015 Einspruch eingelegt.

ler Ruhe und Ernsthaftigkeit zu entscheiden.

Übrigens: Der Dieseltreibstoff wird in Deutschland um 18 Cent geringer besteuert als Benzin, weil er umweltfreundlicher sein soll. Er emittiert zwar etwas weniger CO₂, aber umso mehr Stickoxide und Feinstaubpartikel. Da der Preis von 1,49 Euro im Jahr 2012 auf jetzt unter 0,90 Euro gesunken ist, muss dieses falsche Privileg fallen. Wann, wenn nicht jetzt?