



Inhalt >

1. Schweiz will ab 2020 laute Waggon-Bremsen verbieten
2. Die Meinung:
Dr. Peter Füglistaler
3. E-Mobilität braucht intelligente Kommunikationstechnik
4. Europäisches Kernnetz TEN-V bis 2030 vollenden

Anreize für Lärmreduktion

Die Bahnindustrie steuert erhebliches Know-how dazu bei, um Lärm-Grenzwerte im Schienenverkehr einzuhalten. Die aktuell wichtigste Norm für Geräuschemission im Schienenlärm ist die »TSI-Norm«, eine europäische Richtlinie zur einheitlichen Minderung der Lärmemission von Schienenfahrzeugen.

Schienenlärm verursacht vor allem der Güterverkehr mit in Europa rund 400.000 Waggon, die bis zu 40 Jahre alt sind. Die TSI Noise gilt aber nur für Neufahrzeuge und modernisierte Fahrzeuge – nicht für die älteren Waggon. Aber auch für letztere muss eine Lösung des Lärmproblems gefunden werden, um die Akzeptanz des Schienenverkehrs in der Bevölkerung weiterhin zu gewährleisten. Die technische Entwicklung hat schon zu spürbaren Verbesserungen geführt. So kann der Ersatz der einstigen Grauguss-Bremsklötze durch die moderne Komposit-Bremssohle Rollgeräusche um neun bis zehn Dezibel reduzieren, was als Halbierung der Lautstärke wahrgenommen wird.

Wir brauchen ein geeignetes Anreizsystem, um die nötige Umrüstung der Bestands Güterwagen voran zu treiben ohne die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu gefährden. Es gilt Rahmenbedingungen zu schaffen, damit Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen in diese Technologie investieren.

Dr. Hans-Jörg Grundmann
Präsidiumsmitglied

Im Fokus

Leise in die Zukunft – Lärmvermeidung im Schienenverkehr

Schweiz will ab 2020 laute Waggon-Bremsen verbieten

Will man die Akzeptanz für den Schienenverkehr erhöhen, muss er deutlich leiser werden. Das war das klare Ergebnis beim Parlamentarischen Abend zum Thema Lärmvermeidung auf der Schiene. Die Schweiz nimmt hier eine Vorreiterrolle ein, denn sie plant das Verbot von herkömmlichen Bremsen: der lärmverursachenden Grauguss-Sohle.

Dr. Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr BAV Schweiz, gab bei der Veranstaltung die Pläne seines Landes preis: »Ohne hohen Druck wird das Potenzial zur Lärminderung im Schienenverkehr nicht ausgeschöpft.

Die Schweiz will deswegen bis zum Jahr 2020 die Lärm verursachenden Grauguss-Bremssohlen von Güterwaggon verbieten. Im Gegenzug ist ein Umrüstprogramm für Wagen geplant, die durch die Schweiz fahren. Daraus sollen auch ausländische Fahrzeughalter finanzielle Mittel für ihre Umrüstung bekommen.«

Wichtig ist, dass die Sanierung des Rollmaterials konsequent durchgeführt wird, also jeder Waggon mit leisen, das Rad schonenden, Bremsen ausgerüstet wird, z.B. der K-Sohle (Komposit-Sohle). Die Förderung von ausländischen Fahrzeugen sei dabei kein selbstloser Akt. Vielmehr habe man beim Schienenlärm

Die Bahn muss leiser werden, sonst drohen Akzeptanzprobleme.
V. l.: Prof. Dr. Guski, Dr. Füglistaler, Dr. Hofreiter MdB und Dr. Grundmann.



FORTSETZUNG

in Europa das gemeinsame Interesse, Lärm zu reduzieren: »Da sitzen wir alle in einem Boot.«, so Füglistaler weiter.

Umrüstkosten

Der gesamte Personenwagenbestand der Schweiz sei lärmsaniert, so Füglistaler weiter; ebenso sämtliche Güterwagen der SBB. Im März 2011 waren 6.267 Wagen der SBB und der BLS AG auf die K-Sohle umgerüstet. Rechnet man private Wagenhalter hinzu, seien rund 9.000 Personen- und Güterwagen lärmsaniert. Dies zu einem geringeren Preis als prognostiziert. Statt 1.854 Mio. Sfr wurden 1.330 Mio. Sfr aufgewendet, inklusive der Bau- und Personalkosten.

Anreize fehlen

Dr. Hans-Jörg Grundmann, Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums, CEO der Rail Systems Division des Infrastructure & Cities Sector, Siemens AG, wies in diesem Zusammenhang auf die

neuen Zügen die Geräusche deutlich, beispielsweise wenn es um Fahrtwind oder Motoren geht. Hochgeschwindigkeitstriebzüge etwa werden aeroakustisch und aerodynamisch optimiert. Es gibt Triebzüge mit gekapselten wassergekühlten statt durchzugsgekühlten Antrieben. Motoren lassen sich elastisch ins Fahrwerk einbinden, um den Körperschall zu reduzieren. Oder wir verlängern Wagen, wodurch bei gleicher Länge der Züge Drehgestelle eingespart werden.«

Betroffene Bürger

Man benötige größere Feldstudien zu Schlafstörungen, in denen sowohl die Belästigung durch die jeweils dominante Lärmquelle nach Tageszeit differenziert erfragt als auch physiologische Registrierungen der Schlafentiefe durchgeführt würden, erläuterte Prof. Dr. Rainer Guski von der Ruhr-Universität Bochum, Fakultät für Psychologie.

Zu klein sei die Kenntnis über die spezifische Wirksamkeit verschiedener Lärmschutz-Maßnahmen. Zwar würden z.B. Lärmschutzfenster prinzipiell von den Betroffenen positiv bewertet, so der Professor in seinen Ausführungen. Viele Schienenlärm-Betroffene schliefen trotz des Lärms lieber bei offenen Fenstern, weil die Schallschutzfenster teilweise klimatische Probleme verursachten.

Wohlfandeffekte

Der Vorsitzende der Parlamentsgruppe Schienenverkehr, Dr. Anton Hofreiter MdB, erklärte, dass der Wohlstand Deutschlands vor allem von den handelbaren Gütern und damit auch von funktionierenden Mobilitätsketten abhängt: »Die Zukunftsfähigkeit der Bereiche Güterverkehr und Logistik in Deutschland hängen nicht nur von wirtschaftlichen Faktoren ab, sondern auch davon, dass die bereits bestehenden und weiter wachsenden Belastungen für Mensch und Umwelt gesenkt werden. Das ist für die Anwohnerinnen und Anwohner von Bahnstrecken nur mit konsequentem Lärmschutz möglich.« <

Vorträge:
www.verkehrsforum.de/intern/vortraege



> Die Meinung

Schienenlärm europaweit reduzieren

Nicht nur die Schweiz, auch die übrigen Länder in Europa müssen beim Thema Lärmsanierung des Schienenverkehrs schnelle und spürbare Fortschritte machen. Die Sanierung von international verkehrenden Güterwagen scheidet in der Europäischen Union oft an der mangelnden Pflicht dazu sowie fehlenden Subventionen und Anreizen. Daher hat die Schweiz im Jahr 2000 einen Lärmbonus eingeführt, bei dem leise Güterzüge einen geringeren Trassenpreis zahlen. Dieser Anreiz gilt auch für ausländische Wagen. Der Erfolg hängt also zum großen Teil vom umliegenden Ausland ab und ohne hohen Druck wird das Potenzial zur Lärminderung nicht ausgeschöpft.

Die Schweiz will deswegen noch weiter gehen und bis zum Jahr 2020 die lärmverursachenden Grauguss-Sohlen verbieten. Es ist ein Umrüstprogramm für Wagen geplant, die durch die Schweiz fahren. Vorbehaltlich der Entscheide des Parlaments sollen ausländische Fahrzeughalter finanzielle Mittel für ihre Umrüstung bekommen.

Dr. Peter Füglistaler
Direktor, Bundesamt für Verkehr BAV
Schweiz



»Wir müssen an dem Ziel festhalten, mehr Güter auf der Schiene zu transportieren, aber gleichzeitig die durch Lärm betroffenen Menschen schützen.«

Dr. Anton Hofreiter MdB

fehlenden Anreizsysteme in Deutschland hin, um alte Güterwagen umzurüsten. »Die technischen Innovationen zum Thema Lärmschutz sind da. Nun gilt es Rahmenbedingungen zu schaffen, damit Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen in diese Technologien investieren. Diese Rahmenbedingungen sollten keine Nachteile für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienen-güterverkehrs entstehen lassen. Sie müssen einfach und technologieoffen sein.«

Geräuscharme Züge

Die Bahnindustrie reduziere mit ihren Neuentwicklungen nicht nur den durch Bremsen verursachten Lärm, erklärte Grundmann: »Wir vermindern bei den

Gemeinsamer Lenkungsreis Straßenverkehr und Telematik/Telekommunikation

E-Mobilität braucht intelligente Kommunikationstechnik

Bei der gemeinsamen Sitzung der Lenkungsreise Straßenverkehr und Telematik haben deutsche und europäische Verantwortliche ihre Strategien zu intelligenten Verkehrssystemen vorgestellt.

> Märkte

Marco Polo: Neue Ausschreibung

Die Europäische Kommission hat einen Aufruf für neue Projektvorschläge im Rahmen des Marco Polo II Programms gemacht mit einem Ausschreibungsvolumen von rund 57 Mio. Euro. Damit sollen fünf Projektarten gefördert werden.

Dazu zählen

- die Verlagerung von Transportmengen von Straße auf Schiene oder Binnenwasserstraße,
- Beseitigung von strukturellen Marktbarrieren im europäischen Transportsystem,
- Projekte zu Motorways of the Seas,
- Projekte zur Verkehrsvermeidung etwa durch eine bessere Integration von Transport und Produktionsprozessen, und
- Projekte, die die Kenntnis von innovativen, umweltfreundlichen Transportansätzen verbreiten (sog. Common learning actions).

Die EU-Kommission steuert 35 Prozent der anrechenbaren tatsächlich entstandenen Kosten bei. Bei den Projekten der Common learning actions liegt die Förderquote sogar bei bis zu 50 Prozent. 10 Prozent des diesjährigen Fördervolumens sollen den Kurzstreckenseeverkehr unterstützen, vor allem diejenigen, die auf Verlagerung von Transportmengen und innovativen Lösungen zur Verringerung von Schiffsemissionen zielen.

Die Bewerbungsfrist läuft bis zum 16. Januar 2012. Ende des Jahres 2012 sollen alle Verträge dazu abgeschlossen sein.

http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/getting-funds/index_en.htm

Pawel Stelmaszczyk, Referatsleiter für Intelligente Verkehrssysteme (IVS) bei der Generaldirektion Verkehr der Europäischen Kommission, sieht die Zukunftsaufgabe der Politik darin, die idealen Rahmenbedingungen für eine zügige Umsetzung von Telematikinnovationen zu schaffen. Die EU-Kommission wertet zurzeit die Rückmeldungen der Mitgliedstaaten zu den nationalen IVS-Aktionsplänen aus. In einem hochrangigen IVS-Beratergremium will man dann gemeinsam mit nationalen Experten aus der Wirtschaft technische Spezifikationen und gemeinsame Standards für Telematikanwendungen festschreiben. Wollen Mitgliedstaaten und Industrie Telematiksysteme anwenden, müssen sie künftig diese EU-Spezifikationen beachten. Ende 2011 soll zum ersten Mal der IVS-Beraterausschuss tagen.

und den nationalen IVS-Aktionsplan. Die im Telematikplan enthaltenen Maßnahmen würden auf EU-Ebene eingebracht.

Praktische Dienste

Konkrete Praxisanwendungen und Potenziale der Informations- und Kommunikationstechnologie für die Elektromobilität zeigte Christian Guhl, Dornier Consulting GmbH, und erläuterte die unterschiedlichen Informationsanforderungen beim Einsatz eines Elektroautos: Der Nutzer benötige eine zuverlässige Routen- und Ladeplanung, der Energieversorger wolle das Lastmanagement optimieren, die Hersteller hätten hohe Anforderungen beim Monitoring insbesondere der Batterie und der Dienstleister erwarte standardisierte Schnittstellen. Die unterschiedlichen



Ziele des Bundes

Das Ziel der deutschen Verkehrspolitik sei die Schaffung eines integrierten intelligenten Gesamtverkehrssystems inklusive eines Rechtsrahmens für Investitionssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit, erläuterte Dietmar Meyer, Referatsleiter IVS im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Der Verkehrstelematik komme dabei eine Schlüsselfunktion zu.

Meyer wies darauf hin, dass 40 Prozent der Wertschöpfung im Kfz-Sektor schon heute auf Elektronikkomponenten entfielen. Er nannte dabei drei Ansatzpunkte, die das BMVBS beim Ausbau der Telematik verfolge: Das nationale Verkehrssicherheitsprogramm, die Umsetzung der EU-Richtlinie zu Intelligenen Verkehrssystemen in deutsches Recht

Anforderungen müssten mit Hilfe der Telematik auf einer Integrationsplattform zusammengeführt werden.

Long Term Evolution

Der Mobilfunkstandard LTE (Long Term Evolution) ermöglicht demnächst durch hohe Übertragungsraten, dass Dienstleistungen zentral bereit gestellt werden können und nicht mehr auf entsprechende leistungsfähige Endgeräte im Fahrzeug angewiesen sind. Dr. Christian Rodler, CEO Nokia Siemens Networks GmbH & Co. KG, stellte ein Referenzprojekt aus Finnland vor, das Applikationen für das Management für Mietwagen, die Verrechnung von CO₂ und Maut, eParken und »Pay as you drive«, aktuelle Verkehrsinformationen und sonstige Services für Elektrofahrzeuge bietet. <

Mehr Geld für Transeuropäische Verkehrsnetze

Kernnetz bis 2030 vollenden

Von 2014 bis 2020 will die Europäische Kommission 31,7 Mrd. Euro für das Transeuropäische Verkehrsnetz TEN-V ausgeben. EU-Verkehrskommissar Siim Kallas will mit diesem und anderen Vorschlägen die Entwicklung der TEN-V weiter nach vorne bringen.

Positiv zu werten sind die deutliche Erhöhung der Mittel für die TEN-V-Projekte von bisher 8 Mrd. Euro auf 31,7 Mrd. Euro sowie der Einsatz wichtiger Instrumente wie etwa Projektanleihen oder die Förderfähigkeit von intelligenten Verkehrssystemen. »Statt den bestehenden Flickenteppich fortzuführen will die EU-Kommission nun bis 2030 ein Kernnetz realisieren, das durch einen Standard definiert wird.«, würdigt Thomas Hailer, Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum. Zum Kernnetz zählen 10 Verkehrskorridore, von denen 6 durch Deutschland führen. Das Kernnetz ist Teil des Grundnetzes, das bis 2050 umgesetzt werden soll. Die Vollendung des



TEN-V-Netzes wird bis 2020 rund 500 Mrd. Euro kosten; 250 Mrd. Euro davon für die Beseitigung der Hauptengpässe. Wie bisher müssen die Mitgliedstaaten die Hauptlast der Kosten tragen. Aber es sollen auch private Partner stärker beteiligt werden. Ob die von der EU-Kommission vorgeschlagenen Investitionssummen tatsächlich eingestellt werden, hängt von den weiteren Verhandlungen mit dem EU-Parlament und den Mitgliedstaaten ab. <

<http://ec.europa.eu/transport>

Vorgestellt

Neue Mitglieder

strabau Meißen GmbH

Die Strabau Meißen GmbH ist seit über 20 Jahren international aktiv. Der Jahresumsatz der strabau GmbH liegt im Jahr 2011 bei prognostizierten 7 Mio. Euro. Das Unternehmen ist spezialisiert auf »Dünne Asphaltdeckschichten in Kalt-



bauweise« (DSK). Die Technologie besitzt gegenüber herkömmlichen Methoden erhebliche Vorteile: kurze Bauzeiten, eine lange Haltbarkeit der Beläge und eine positive Umwelt-Bilanz.

Strabau setzt auf innovative Technologien der Asphalterneuerung und bringt diese in Zusammenarbeit mit ausländischen Partnern dieses Jahr erstmals auf Deutschlands Straßen. So ist beispielsweise die Markteinführung eines speziellen, umweltfreundlichen Kaltas-

phaltes einer der Unternehmensschwerpunkte in 2011. Der Kernpunkt liegt in der Entwicklung von speziellen Additiven zur nachhaltigen Verbesserung der Langzeiteigenschaften von Asphaltprodukten und von Technologien zur Asphaltrückgewinnung. Das Portfolio umfasst weiterhin die folgenden Dienstleistungen: Ingenieur- und Wasserbau, Deponiebau, Spezialtiefbau, Straßenbau, Garten- & Landschaftsbau sowie Natursteinarbeiten.

Hauptgeschäftspartner sind vor allem Autobahn- und Straßenbaubehörden in ganz Deutschland, sowie ausländische Partner, vor allem in EU Ländern und in Osteuropa. Die Weiterentwicklung der DSK-Bauweise, sowie die Markteinführung innovativer Asphalttechnologien werden auch in Zukunft einen der unternehmerischen Schwerpunkte der strabau GmbH Meißen bilden.

www.strabau.de

> Vor Ort

Lenkungskreise

- Lenkungskreis Luftverkehr am 23. November unter Leitung des Vorsitzenden Dr. Stefan Schulte, Vorsitzender des Vorstands Fraport AG und mit Parl. Sts Ursula Heinen-Esser MdB sowie Florian Pronold MdB, stellv. Vorsitzender SPD-Bundestagsfraktion.

Veranstaltungen

- Kolloquium »Effizient und nachhaltig – die Zukunft der Logistik« am 22. November veranstaltet von der COMMERZBANK AG mit Unterstützung des Deutschen Verkehrsforums. Gäste sind u.a. Dr. Andreas Scheuer MdB, Parl. Sts. beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Volker Böhringer, Managing Director Central Europe, Panalpina Welttransport, Hermann Grewer, Präsident Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
- Mobilität 2.0: Vernetzung durch Telematik am 30. November 2011 veranstaltet vom Deutschen Verkehrsforum. Bei der Veranstaltung sollen Potenziale für eine intelligente vernetzte Mobilität ausgelotet werden. Gäste: Johann Friedrich Colsmann, Kabinettsmitglied des Kommissars für Industrie und Unternehmen Antonio Tajani, EU-Kommission, Peter Ebel, Abteilungsleiter Telematik und Infotainment Daimler AG, David Robles, Google Geo Products, Google, Dr. Johannes Springer, Leiter Technik Connected Car, T-Systems International und Dr. Volker Sustrate, Geschäftsführender Gesellschafter HaCon Ingenieurgesellschaft mbH.

Impressum:

Redaktion:
Ingrid Kudirka, Pressesprecherin
Herausgeber:
Deutsches Verkehrsforum
Klingelhöferstr. 7, 10785 Berlin
Tel. 030-26 39 54-0
Fax 030-26 39 54-22
www.verkehrsforum.de
e-mail: info@verkehrsforum.de