

Parl. Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag zum Thema „Leise Bahn, Potenzial, Förderung, Umsetzung“:

Neue Bremssohlen statt Schallschutzwände

Bahn schlägt Bund kostengünstige Lösung für Lärmreduzierung im Schienengüterverkehr vor – Ersparnis 200 Millionen Euro – Umrüstung in nur neun Jahren

Berlin, 17. Oktober 2003 - Mit 600 Millionen Euro kann der deutsche Güterwagenpark von 140.000 Fahrzeugen, davon 90.000 im Besitz von Railion Deutschland (DB AG), mit neuen Verbundfaserbremsbelägen, so genannten K-Sohlen, umgerüstet und damit der wahrgenommene Lärm um 9 dB(A), also rund die Hälfte reduziert werden. Um den gleichen Effekt im Infrastrukturbau für Schallschutzwände und -fenster zu erzielen, müsste der Bund 800 Millionen Euro mehr aufwenden, d.h. 2 Milliarden statt 1,2 Milliarden Euro. Deshalb schlagen Bahnexperten aus Wirtschaft und Industrie dem Bund vor, für die hoheitliche Aufgabe Lärmvorsorge und Lärmsanierung Geld in die Bekämpfung des Lärms an der Quelle zu investieren, statt existierenden Lärm mit baulichen Maßnahmen zu bekämpfen. Das ist ein Fazit eines Parlamentarischen Abends zum Thema „Leise Bahn, Potenzial, Förderung, Umsetzung“ unter Leitung von **Eduard Oswald MdB**, Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr sowie des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag. Spitzenvertreter der Wirtschaft und des Umweltbundesamtes zeigten vor Abgeordneten und Vertretern von Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung Wege zur technischen, wirtschaftlichen, finanziellen und politischen Handhabung der Lärmreduzierung auf. Die aktive und passive Bekämpfung von Schienenverkehrslärm vor allem im Güterverkehr stand im Mittelpunkt.

Mit einer Absicherung der Finanzierung kann in nur neun Jahren das Programm durchgeführt werden, während zugleich der Zeitaufwand für bauliche Maßnahmen an der Infrastruktur für die Lärmsanierung erheblich reduziert würde. Das Programm K-Sohle unterstütze das gemeinsame Ziel von Bahn und Politik, Schienenverkehrslärm flächendeckend zu reduzieren, so die Zusammenfassung des Vortrages von **Dr. Klaus Kremper**, Vorstandsvorsitzender Railion Deutschland AG, bei der Vorstellung der Lärmbekämpfungsstrategie der DB AG. Seit 1978 finde aufgrund des seit 1974 gültigen Lärmvorsorgegesetzes eine freiwillige Lärmsanierung der Bundesfernstraßen durch den Bund statt, sagte Kremper. Auch wenn die Lärmbelastung der Schiene im Vergleich geringer ausfalle, werde ein entsprechendes Programm des Bundes mit jährlich 51 Millionen Euro für passive und aktive Schallschutzmaßnahmen für den Aufbau von Schallschutzwänden, Einsatz von Schallschutzfenstern und Schienenschleifen seit 1999 für bestehende Schienenwege vom Bund gesichert und von der DB AG durchgeführt. Die Bahn treibe konkrete Projekte voran: die Lärmsanierungsstrecke betrage 3.400 Kilometer, in Arbeit seien 360 Ortsdurchfahrten, fertig gestellt seien 40 km Lärmschutzwände und 45.000 Lärmschutzfenster. Maßnahmen am Fahrzeug sollten jetzt die an der Strecke ergänzen, sagte Kremper. Die Lärmreduzierung des nächtlichen Güterverkehrs – Stichwort „Glattes Rad auf glatter Schiene“ sei mit der Einführung der neuen Bremstechnologie - „Flüsterbremse“ mit Komposit-Bremssohle (K-Sohle) möglich geworden. Diese verhindere ein Aufrauen der Räder. Dadurch reduziere sich das Vorbeifahrgeräusch. „Bei der Bestellung von Neufahrzeugen sind K-Sohlen kostenneutral, Railion hat entschieden, nur solche Fahrzeuge zu kaufen, der Bestand an Fahrzeugen belaufe sich seit 2001 auf 1.400 Wagen. „Es wäre schön, wenn jetzt die Förderrichtlinie auf die Umrüstung des bestehenden Wagenparks erweitert würde“, sagte Kremper.

Oswald betonte den Willen der Parlamentarier, sich der Sache anzunehmen. Sein Credo: „Um der Herausforderung Lärmreduzierung für das System Schiene zu begegnen, sind alle Beteiligten gefordert: Wissenschaft, Wirtschaft und Politik. Ein Ansatz zur umfangreichen Kooperation ist der Forschungsverbund 'Leiser Verkehr', in dem unter Federführung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung bereits seit einiger Zeit Fahrzeugindustrie, Bauwirtschaft und Betreiber erstmals vorbildlich mit der Wissenschaft Hand in Hand arbeiten. Alle Maßnahmen zur Reduzierung der Schallimmissionen müssten auch unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes betrachtet werden, da sie zu höheren Kosten führen, die wieder erwirtschaftet werden müssen, sagte Oswald weiter. Die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen sei eng mit der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn auf dem Verkehrsmarkt verknüpft. Somit müsse mit den vorhandenen Finanzmitteln der größte Effekt erzielt werden, ohne dass potentielle Kunden durch Preissteigerungen abgeschreckt und auf andere Verkehrsmittel gedrängt werden.

Dr. Claudia Langowsky, Geschäftsführerin des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) machte deutlich, dass die Industrie durch eigene und staatlich unterstützte Forschung alles daran setze, alle lärmrelevanten Bestandteile neuer Fahrzeuge wie Motoren, Getriebe, Lüfter und Klimaanlage entsprechend den Forderungen des Lärmschutzes auszulegen. Sie beklagte die Vielfalt nationaler Gesetze und Vorschriften und forderte eine Vereinheitlichung innerhalb Europas, auch um größere Stückzahlen zu erreichen und damit die

notwendige Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit herzustellen. „Sollte der Bestellrhythmus für neue Güterwagen für die Einführung der K-Sohle als Basis dienen, werden wir erst bei den Neufahrzeugen im Jahr 2042 einen vollständigen Bestand mit der „Flüsterbremse“ verzeichnen können“, warnte Frau Langowsky. Sie betonte weiter: „Akustisches Qualitätsmanagement besteht in der Industrie heute während der gesamten Entwicklungsphase der Fahrzeuge. Im Forschungsverbund leiser Verkehr hat das Schienenbudget mit 6,3 Mio Euro den größten Anteil eines einzelnen Verkehrsträgers.“ Vorrang habe die Bekämpfung des Lärms an der Quelle. Dabei sei auch das Gesamtsystem Oberbau, Gleis, Rad-Schiene-Kontakt, Gleisqualität wichtig, nicht nur die Fahrzeuge. Optimierung des Fahrzeuges allein hat nahezu keinen Effekt, erzielt nur eine Minderung um 1 dB), wenn nicht die Qualität des Gleises gegeben ist. Das heißt daher: Schiene auch optimieren, glatte Schiene schaffen. Auch sie plädiert für eine finanzielle Unterstützung der Umstellung auf K-Sohle: „Deutschland ist gefordert, da 30 Prozent des Wagenparks in deutscher Hand sind, haben wir hier eine Vorreiterrolle. Die Akzeptanz des Verkehrsträgers Schiene stehe auf dem Spiel, die Umweltfreundlichkeit der Schiene müsse erhalten werden.“

Dr. Axel Friedrich vom Umweltbundesamt (UBA) äußerte deutliche Kritik am bisherigen Vorgehen von Industrie und Betreibern zur Erfüllung der Vorschriften und Lärmschutzgesetze: „Heute beträgt der Lärmpegel mehr als 78 dB(A), jedoch sind 55 dB(A) nötig, um die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen. Der Güterzug sei das Hauptproblem der Schiene. Wenn die Bahn ihre Verkehre ausdehnen will, müsse sie leiser werden. Die Kostenreduktion durch K-Sohle umfasst Wartung, weniger Böschungsbrände und ähnliche Vorteile. Das Schleifen der Gleise bietet 6-7 dB(A) Reduzierungspotential.“ Er forderte Vorschriften des Bundes, wie Beläge für Straße/Schiene aussehen sollen und monierte die Höhe der Trassenpreise für die Schiene: „Die DB zahlt zuviel im Vergleich zur Lkw-Maut der Straße.“ Aus der Sicht des UBA bezeichnete er den Verkehrslärm von Schienenfahrzeugen, beispielsweise vieler Straßenbahnen, als nicht vertretbar und vor allem als nicht wettbewerbsfähig gegenüber dem Pkw. „Hier hat die Autoindustrie alles getan, um Lärm und Emissionen zu verringern und den Komfort für die Nutzer auf das höchste Maß zu steigern. Daran müssen sich Bahnen ein Beispiel nehmen“, sagte Friedrich. Die meisten Bahnen seien zu lange in Staatshand gewesen, das habe dazu geführt, dass Investitionen unterblieben und wenig Rücksicht auf den Markt genommen wurde. Gerade die schon länger privatisierten Unternehmen seien Beispiel gebend für den Einsatz neuer und marktgerechterer Fahrzeuge. Es müssten Anreize geschaffen werden, die leisere und effizientere Technik schneller zum Einsatz bringen. Seitens des UBA wünsche er sich ein Lärm- und Abgasorientiertes Trassenpreissystem und hoffe, dass mit der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eine Muss-Vorschrift entstehe, nicht wie derzeit Kann-Vorschrift für die Einführung neuer Techniken. Er bedauerte zudem, dass die Bahn ein Anreizschaffende Trassenpreisverordnung nicht umsetze.

Aus der Sicht eines in Brüssel tätigen Verbandes schilderte **Wolf D. Gehrman**n, Generalsekretär der Internationalen Privatgüterwagen-Union (UIP) die Entwicklung und Verzahnung zwischen der Europäischen Union und ihren nationalen Institutionen. Er sagte: „Lärmschutzmaßnahmen müssen auch Infrastruktur mit erfassen.“ Die technische und finanzielle Machbarkeit bestimmter Technologien werde im einen oder anderen Land anders eingeschätzt, draus ergebe sich Mehrarbeit und Wartezeit in der Industrie und bei den Kunden. Wenn ein Abhängtest zur Einführung der K-Sohle die Fahrt mit einem Zug mit 20 bis 40 Wagen nötig mache, koste der gesamte Versuch rund 200.000 Euro. Die EU prüft bis Ende 2003 die technische Machbarkeit der Umrüstung von 650.000 Güterwagen, die umgerüstet werden müssen. Die Kosten für Umrüstung Arbeit, Material, Einsatzausfall, Zertifizierung sind mit 4.500 bis 13.000 Euro pro Wagen anzusetzen, für alle Wagen bedeutet dies Investitionen von 3 bis 7.5 Mrd. Euro. Möglich wäre die Umrüstung bis 2010.“ Zur Finanzierung führten drei Wege: 1. freiwillige Vereinbarung Betreiber/Privatwageneinsteller, 2. Zulassungsstopp für Grauguss-Sohle oder 3. variable Trassengebühren mit einer Reduzierung für lärmarme Wagen, der Anreiz sei jedoch nur gering. Er betonte, die Finanzierung sei unverzichtbar, wenn die Politik-Ziele erreicht werden sollen durch EU und nationale Staaten. Gehrman führte als ein Beispiel die Schweiz auf. Hier bestehe ein Bundesfonds aus Lkw-Gebühren und weiteren Bundesmitteln, u. a. für Lärmschutzwände.

In der Diskussion wurde festgestellt: Kundenanforderungen, Preis und Leistungsqualität stehen im Vordergrund beim Schienengüterverkehr, Umweltfreundlichkeit weit hinten. **Karin Rehbock-Zureich** MdB beklagte die fehlende Klarheit im Vorgehen: „Die Modalitäten der Umrüstung sind höchst unterschiedlich und zudem verwirrend beschrieben, schon wenn von Zeiträumen für bestimmte Umsetzungen 10 bis 40 Jahre genannt werden.“ Nach ihrer Auffassung führt ein Weg zur Schaffung von Anreizen in die Investition über differenzierte Trassenpreise. **Albert Schmidt** MdB, stellte ein weitere Kernfrage zum Problem: „Unter welchen Bedingungen kann finanziert werden?“ Er stellte fest, anscheinend gehe eine Förderung der K-Sohle nur in Verbindung mit emissionsabhängigem Trassenpreissystem. Der Bund sei nicht zuständig für rollendes Material, sondern für Infrastruktur. So stehe es im Grundgesetz. Dennoch sei zu erwägen, die K-Sohle zu fördern, wenn dadurch der Infrastrukturhaushalt deutlich entlastet werde. Hier müsse die Bahn überzeugen, durch ein Konzept der Finanzierung mit Eigenanteil der Bahn, Festlegung der Werte für etwaige Fördermittel des Bundes und Vorschläge zur Einbeziehung der Trassenpreisgestaltung.

Dazu erläuterte Axel Friedrich: „Aktive Lärminderung ist viermal billiger als die passive.“ Claudia Langowsky erläuterte: „Mit dem Electronic Train Control System ETCS besteht ein ähnliches Problem der Förderung, auch dies ist eine fahrzeugseitige Maßnahme, die die Ausgaben für Infrastruktur deutlich entlastet. Im Bestreben um Fördermittel seitens der EU sei man jedoch bereits auf gutem Wege. Abschließend versicherte der Vorsitzende Eduard Oswald: „Das Thema wird nicht auf die lange Bank geschoben, das Thema Lärm im Schienenverkehr geht schnell ins Parlament, wird im Bundestag weiterverfolgt.“