

# Schienenlärm an der Quelle reduzieren >

# DAS DEUTSCHE VERKEHRSFORUM

## Unser Auftrag

»Mobilität für Deutschland« – durch ein leistungsfähiges, kundenorientiertes, und nachhaltiges integriertes Verkehrssystem

## Unser Selbstverständnis

Wir sind die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung des Mobilitätssektors in Europa.

Wir verstehen uns als Anwalt für Mobilität. Es geht uns um den Erhalt und die Verbesserung der Mobilitätsbedingungen als Grundvoraussetzung für Wachstum und Beschäftigung.

Wir vereinen Unternehmen und Verbände, Produzenten, Dienstleister, Berater und Vertreter der Nutzer. Unsere rund 170 Mitglieder bilden die gesamte Wertschöpfungskette im Mobilitätssektor ab.

Wir verbinden die Verkehrswirtschaft mit anderen Branchen wie Energie, Bau, Telekommunikation, Finanzen und Beratung.

Im ständigen Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Medien agieren wir als:

- **Interessenvertretung:** Wir bündeln die gemeinsamen Anliegen der Verkehrswirtschaft gegenüber Politik, Medien und Gesellschaft in Berlin und Brüssel.
- **Netzwerk:** Wir bringen nationale und europäische Entscheider in der Politik, Unternehmen und Verbänden zusammen.

- **Plattform:** Wir veranstalten jährlich über 30 parlamentarische Abende, Symposien und Fachgespräche zu Kernfragen und aktuellen Themen rund um die Mobilität.
- **Impulsgeber:** In Lenkungskreisen und Arbeitsgruppen erarbeiten wir mit den Experten der Mitgliedsunternehmen unsere grundlegenden Strategien und Positionen.

## Unsere Ziele

**Akzeptanz:** Anerkennung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung von Verkehr und Mobilität durch Politik und Öffentlichkeit

**Infrastruktur:** Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen als Grundlage für einen attraktiven und wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort Deutschland

**Umweltschutz:** Umweltschonende, energieeffiziente und leise Mobilität

**Vernetzung:** Intelligent vernetzte Verkehrssysteme, in denen die einzelnen Verkehrsträger ihre Stärken voll ausspielen können

**Kundenorientierung:** Sichere, kundenfreundliche und bezahlbare Mobilitätsangebote

**Logistik:** Erhalt der internationalen Spitzenposition des Logistikstandorts Deutschland

**Wettbewerb:** Faire Bedingungen für alle Verkehrsträger – national und international

# SCHIENENLÄRM

## AN DER QUELLE REDUZIEREN

- Lärmreduktion an der Quelle ist effizienteste Maßnahme
- Fördermittel für Umrüstung von Güterwagen auf Verbundstoffbremsen erhöhen
- Europaweite Umrüstung fördern

### Zusammenfassung

Eine moderne Gesellschaft setzt Arbeitsteilung und Mobilität voraus. Das verursacht jedoch auch Lärm. Für eine verträgliche Abwicklung der zukünftig weiter zunehmenden Verkehrsmengen gilt es, Lärm so weit als möglich zu reduzieren. Mit den Nationalen Verkehrslärmschutzpaketen I und II hat sich die Bundesregierung dazu bekannt. Durch das Lärmsanierungsprogramm für die Bundesschienenwege konnten Lärm-brennpunkte entschärft werden. Entsprechend des Koalitionsvertrags vom November 2013 sollen die Mittel für den Lärmschutz erhöht und laute Graugussbremssohlen ab 2020 in Deutschland nicht mehr verwendet werden dürfen.

Maßnahmen an der Quelle, also am Rad, an der Schiene oder am Rad-Schiene-Kontakt, ermöglichen eine flächendeckende und effiziente Lärminderung. Die Umrüstung von Güterwagen auf Verbundstoffbremssohlen ist unter den technischen Lösungen die effektivste. Ohne ausreichende öffentliche Förderung fehlt jedoch ein Anreiz zur Umrüstung von Bestandswagen auf Verbundstoffbremssohlen. Eine schnelle Umrüstung wird durch Betriebsmehrkosten gefährdet.

Der Schienengüterverkehr ist europäisch organisiert. Bereits eine geringe Zahl mitlaufender »lauter« Güterwagen kann die Anstrengungen deutscher Akteure zunichte machen. Daher muss ein zusätzlicher europaweiter Ansatz mit harmonisierten Rahmenbedingungen und einer europäischen Förderkomponente den Verkehrslärm auf der Schiene deutlich reduzieren.

Mit einer ausreichenden Förderung der Umrüstung von Bremssystemen an Güterwagen und einem wettbewerbsneutralen Ausgleich der Betriebsmehrkosten leiser Güterwagen kann eine zügige Lärmreduzierung bei gleichzeitigem Verkehrswachstum erreicht und die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs in Deutschland gesichert werden.

### Mit Verbundstoffbremsen Lärm halbieren

Maßnahmen zur Reduzierung des Schalls an seiner Quelle sind besonders wirksam, da sie, anders als z. B. Schallschutzwände, den Lärm gar nicht erst entstehen lassen und flächendeckend wirken. Neben technischen Innovationen am Fahrzeug steht im Schienengüterverkehr mit der Bremssohle aus Verbundstoff des Typs K-Sohle eine bewährte Technologie für neue Waggons zur Verfügung. Die K-Sohle verhindert das Aufrauen der Radlaufflächen und reduziert somit das Rollgeräusch von Güterwagen in der Vorbeifahrt um etwa zehn Dezibel, was einer wahrgenommenen Halbierung des Lärms entspricht. Die K-Sohle kommt bei neuen Güterwagen bereits seit 2001 zum Einsatz, seit Mitte 2006 ist ihre Nutzung für Neuwagen verpflichtend. Für die

Umrüstung der Bestandsflotte eignet sich dagegen die so genannte LL-Sohle (low friction – low noise), da bei ihrem Einbau – anders als bei der K-Sohle – zum größten Teil keine umfassenden Umbauten der Bremseinrichtungen des Güterwagens sowie zeitaufwändige bauartspezifische Neuzulassung der Bremsanlage notwendig sind und daher deutlich kostengünstiger ist. Mit der im Juni 2013 unter Auflagen gewährten unbefristeten Zulassung der LL-Sohle sind die technischen Voraussetzungen für die Umrüstung von Bestands Güterwagen grundsätzlich erfüllt.

Die Herausforderung liegt in einer schnellen Umrüstung der großen Zahl von Bestands Güterwagen. Für die rd. 180.000 in Deutschland verkehrenden und nachzurüstenden Güterwagen entstünden bei einer Umrüstung auf die LL-Sohle Einmalkosten in Höhe von ca. 300 Mio. Euro. Hinzu kommen umrüstungsbedingte Betriebsmehrkosten. Im Vergleich zum Einsatz herkömmlicher Grauguss-Bremssohlen fallen bei gleichmäßiger Umrüstung über acht Jahre ca. 700-800 Mio. Euro Mehrkosten an.

Eine zügige Umrüstung ist umso dringlicher, da der Koalitionsvertrag vom 27.11.2013 eine Umrüstungsquote von 50 Prozent bis 2016 anstrebt und weitergehende ordnungspolitische Maßnahmen für Güterwagen ankündigt, sollte die Quote niedriger liegen. Derartige Maßnahmen sollten durch gemeinsame Anstrengungen aller Akteure abgewendet werden. Ferner ist ein Verbot für Graugussbremsen, analog der Schweizer Bestrebungen, für 2020 geplant.

### **Fördermaßnahmen ausbauen**

Die DB Netz AG hat im Dezember 2012 ergänzend zur Umrüstungsförderung des Bundes lärmabhängige Trassenpreise zur anteiligen Finanzierung der Bremsumrüstung eingeführt. Danach erhalten Eisenbahnverkehrsunternehmen für Wagen mit leisen Bremsystemen einen Bonus, während für Wagen mit herkömmlichen lauten Graugussbremsklötzen seit Juni 2013 ein Aufschlag zu zahlen ist. Damit finanziert der Bahnsektor die Umrüstung hälftig. Die andere Hälfte fördert die öffentliche Hand mit 152 Mio. EUR über acht Jahre (bis 2020). Diese Bundesmittel erhalten die Wagenhalter direkt.

Das DVF begrüßt ausdrücklich den öffentlichen Beitrag zur Förderung der Wagenumrüstung. Ebenso wie durch das auslaufende Pilot- und Innovationsprogramm »Leiser Rhein« der Bundesregierung wird damit die Lärmvermeidung an der Quelle gezielt angegangen. Durch die Umsetzung werden flächendeckend alle Anwohner von Schienenstrecken mit Güterverkehr profitieren – anders als bei den lediglich lokal wirkenden baulichen Lärmschutzmaßnahmen, wie etwa Lärmschutzwänden.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht erweisen sich Wagen, die auf Verbundstoffbremssohlen umgerüstet sind jedoch als nachteilig, da sie deutlich höhere Betriebskosten verursachen. Durch die schnellere Abnutzung der Radsätze verkürzen sich die Instandhaltungsintervalle umgerüsteter Güterwagen sowie die Re-Investitionsintervalle der Räder. Durch die Betriebsmehrkosten verteuert sich der Schienengüterverkehr, auch wenn die Umrüstung selbst bereits gefördert wird. Unter Einbeziehung aller mit der Umrüstung verbundenen Kosten reduziert sich die tatsächliche Förderquote entsprechend auf 15–20 Prozent.

Die Wagenhalter haben sich zu einer Lärmsanierung der Güterwagen bis 2020 bekannt. Für eine erfolgreiche Umrüstung von Bestandswagen auf lärmarme Bremsysteme bis 2020 ist es wichtig, eine direkte Förderung für die Umrüstung der Güterwagen in ausreichender Höhe sicher zu stellen. Dazu zählt auch ein Ausgleich der

Betriebsmehrkosten für Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen. Der Bund sollte deshalb die Betriebsmehrkosten von Güterwagen mit Verbundstoffbremsen zeitlich befristet bezuschussen. Die Förderung der Betriebsmehrkosten ist bis zu einer Höhe von 60 Prozent möglich. Mit entsprechenden Anreizsystemen sollten weitergehende ordnungspolitische Maßnahmen unnötig sein. Die berechtigten Anliegen der Anwohner und die Notwendigkeiten der verladenden Wirtschaft können somit in Einklang gebracht werden.

### **Europäische Lösung ausbauen**

Der Schienengüterverkehr ist europäisch organisiert. Entsprechend setzen sich die in Deutschland rollenden Güterzüge aus einem Waggon-Mix verschiedener europäischer Wagenhalter zusammen. Die Bundesregierung sollte daher auf eine europäische Förderkomponente von Lärmschutzmaßnahmen an der Quelle hinarbeiten, um den Anforderungen der grenzüberschreitenden Verkehre und dem damit verbundenen internationalen Einsatz von Güterwagen zu entsprechen. Parallel dazu sollte eine weitestgehende Harmonisierung der Rahmenbedingungen, wie z. B. von lärmabhängigen Trassenpreissystemen und Förderprogrammen in den Mitgliedsstaaten mit pragmatischen und unbürokratischen Lösungen angestrebt werden; dies bietet den Wagenhaltern eine verlässlichere Basis hinsichtlich der Planung der Umrüstung ihrer international eingesetzten Waggons.

Die Leitlinien der TEN-V und das europäische Finanzierungsinstrument ›Connecting Europe Facility‹ vom November 2013 ermöglichen eine europäische Ko-Finanzierung der Bremsumrüstung von Schienengüterwagen. Bis zu zwanzig Prozent der Umrüstkosten sind förderfähig. Diese Möglichkeit sollte konsequent genutzt werden. Es ist in diesem Sinn zu unterstützen, dass die Koalition aus CDU, CSU und SPD im Koalitionsvertrag ankündigt, sich für ein europäisches Förderprogramm zur Bremsumrüstung einzusetzen.

**Januar 2014**

**Herausgeber:**

Deutsches Verkehrsforum e.V.  
10785 Berlin, Klingelhöferstraße 7

Telefon: 030 263954-0

Telefax: 030 263954-22

Internet: [www.verkehrsforum.de](http://www.verkehrsforum.de)

E-mail: [info@verkehrsforum.de](mailto:info@verkehrsforum.de)

2 Auflage, Januar 2014

> [www.verkehrsforum.de](http://www.verkehrsforum.de)