

Innovationsprämie nutzt allen Wagenhaltern der EU

Güterwagen, Lärm, Flüsterbremsen, Abwrackprämie, Innovationsprämie, Nachtfahrverbot, VPI

Güterverkehr auf der Schiene macht Krach. Der empfundene Lärm soll bis 2020 halbiert werden. Ein Ansatzpunkt sind die Waggons, die durch Deutschland rollen. Wie es um die Förderung von Umrüstung und Neubau bestellt ist und warum der Blick über den deutschen Tellerrand hinausgehen muss, erläutert Malte Lawrenz, Vorsitzender des Verbands der Güterwagenhalter in Deutschland, VPI.

Herr Lawrenz, Sie haben es schon oft gesagt: Lärm ist die Achillesferse des umweltfreundlichen und sicheren Schienengüterverkehrs. Der Widerstand in der Bevölkerung wächst. Die Mitglieder des VPI tun viel, um die Situation zu verbessern, aber Sie sind unzufrieden mit der Unterstützung durch den Bund und die EU. Welche Fördermöglichkeiten gibt es derzeit?

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) fördert bei der Umrüstung alter Waggons die Flüsterbremsen mit 50 % der Investitionskosten, maximal 211 EUR pro Achse und insgesamt 152 Mio. EUR bis Ende 2020. Die DB Netz AG gewährt im Rahmen ihres lärmabhängigen Trassenpreissystems Rabatte für leise Züge, bei denen 80 % der Wagen mit K- oder LL-Bremssohlen ausgerüstet sind. Diese gehen an das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die EU bietet Zuschüsse von 20 % für die Umrüstung alter Wagen auf leise Sohlen aus CEF-Mitteln. Allerdings werden diese mit der BMVI-Förderung verrechnet, so dass kaum jemand ein zweites aufwändiges Antragsverfahren auf sich nimmt. Hier sind

daher Mittel bisher nicht abgerufen worden.

Und was bemängeln Sie?

Erstens gibt es bisher keine Förderung von Neubauten. Dabei geht es für die VPI-Mitglieder in erster Linie um Wagenneubau und kaum um Umrüstung. Umrüstung ist vor allem bei der DB AG ein Thema. Zweitens kommt die Förderung durch das Trassenpreissystem nicht bei den Wagenhaltern an. Und drittens entstehen bei Wagen mit K- oder LL-Sohlen höhere Betriebskosten durch Verschleiß, Wartung und dadurch bedingte Ausfallzeiten, die bei der Förderung nicht berücksichtigt sind. Wir haben bereits über einen Betriebskostenzuschuss mit der Bundesregierung verhandelt, beißen aber auf Granit.

Warum setzen die privaten Wagenhalter stärker auf Neu- als auf Umbau, obwohl dieser bisher nicht gefördert wird?

Die privaten Wagenhalter stehen für moderne Flotten. Entsprechend setzen wir auch bei der Umstellung auf Flüsterbrem-

sen vor allem auf Neubau. Die kontinuierliche Erneuerung der Wagen beschleunigen wir jetzt, denn wir haben uns klar zum Lärmziel 2020 bekannt. Mittlerweile haben wir bereits mehr als 19 000 leise Neuwagen aufs Gleis gesetzt. Die Umrüstung alter Waggons kommt bei uns nur zu einem geringeren Teil zum Zuge.

Wie ist die Situation bei der DB?

Hier werden Wagen, die nicht mehr nachgefragt werden, stillgelegt und die Masse der noch marktfähigen Wagen umgerüstet. Da die DB in der Politik mehr Gehör findet, fördert der Bund deren Bedürfnissen entsprechend die Umrüstung, nicht den Neubau. Dabei erbringen die VPI-Mitglieder 50 % der Transportleistung in Deutschland. Die Deutsche Bahn würde für ihre ohnehin bereits stillgelegten Wagen sehr von einer zusätzlichen Abwrackprämie profitieren, aber trotzdem kaum neue Wagen bauen. Darum wollen wir statt einer Abwrack- eine Innovationsprämie, die an Neubau gebunden ist.

Welche Vorteile hat eine Innovationsprämie?

Sie würde nicht nur den Neubau von Wagen fördern und so die Flotten modernisieren und konkurrenzfähiger machen, sondern auch technische Neuerungen anschieben. Vor allem käme sie den Wagenhaltern in der gesamten EU zugute. Lärm auf der Schiene ist ein europäisches Problem, das wir nur grenzüberschreitend lösen können. Wenn laute ausländische Waggons durch Deutschland rollen, bringen am Ende auch die Anstrengungen der deutschen Halter nichts.

Woher sollen die Mittel für diese Prämie kommen?

Aus den nicht abgerufenen CEF-Mitteln. Darüber wird gerade verhandelt.

Was ist von einer Vorgabe der EU zur Gestaltung von lärmabhängigen Tras-



Foto: Michael Rauhe

ZUR PERSON

Malte Lawrenz ist seit 2012 Vorsitzender des Verbands der Güterwagenhalter in Deutschland, VPI, mit Sitz in Hamburg und in dieser Funktion im Juni 2015 für weitere drei Jahre bestätigt worden. Gleichzeitig ist Lawrenz noch bis Ende 2015 Business Unit Manager Europe der GATX Rail Germany GmbH. Nach einer kaufmännischen Ausbildung und einem betriebswirtschaftlichen Studium war er zuvor bei verschiedenen Speditionen und Schienengüterverkehrslogistikern tätig.

senpreissystemen zu halten, die derzeit erarbeitet wird?

Sie betrifft nur Länder, in denen es solche Systeme bereits gibt oder die sie einführen wollen und ist eine Kann-Vorgabe. Sie wird nichts bringen. Zudem kommen Förderungen leiserer Züge nur den EVU zugute, nicht denen, die die Wagen zur Verfügung stellen und die Investitionskosten tragen.

Gibt es keinen Weg, dies zu ändern?

Rechtlich steht kein Hebel zur Verfügung, da es in der Regel keine direkten Vertragsbeziehungen zwischen EVU und Wagenhaltern gibt. Gespräche, die wir mit den EVU geführt haben, sind gescheitert. Die EVU verfolgen letztendlich andere Interessen als die VPI-Mitglieder. Und der Markt hat es bisher nicht geregelt. Derzeit gibt es keine Möglichkeit, als Wagenhalter von den durch unsere leisen Wagen erzielbaren Trassenpreisvergünstigungen zu profitieren.

Und wenn die Innovationsprämie nicht kommt?

Sollten weiterhin keine Mittel für Neubauten an die Halter fließen, werden Investitionen in neues Material zunehmend schwieriger. Hier kommen die Unternehmen an ihre finanziellen Grenzen. Zudem gibt es dann auch in Zukunft für ausländische Wagenhalter keinerlei Anreiz, auf leisere Güterwagen umzustellen. Da in diversen Staaten die Bevölkerung nicht gegen Bahnlärm protestiert, ist beispielsweise in Ländern wie Polen und Frankreich, mit denen wir regen Handel treiben, dieses Thema nicht präsent. Zwar sagt das BMVI immer wieder, dass laute ausländische Wagen nach 2020 in Deutschland verboten werden, doch bisher liegt keinerlei Verordnungsentwurf dazu auf dem Tisch. Der Umgang mit ausländischen Wagen, die in Deutschland verkehren, ist ein sehr komplexes Problem – nicht zuletzt, weil die Züge nicht einfach nach in- und ausländischen Wagen an den Grenzen

aufgesplittet werden können. Wenn die Politik es ernst meint, muss sie viel mehr tun.

Bis 2016 sollen 50 % der Wagen umgerüstet sein – ist mittlerweile der Stichtag klar?

Nein. Wir gehen aber davon aus, dass man sich an der Fahrplanperiode orientiert. Diese endet im Dezember 2016.

Welche Wagen bilden die 100 Prozent, die bis 2020 leise sein sollen?

Es wird von den in Deutschland verkehrenden Wagen gesprochen – das sind aber auch Wagen ausländischer Halter. Die VPI-Mitglieder jedenfalls werden das Ziel erreichen.

Ordnungspolitische Maßnahmen soll es 2016 noch nicht geben, sagte Staatssekretär Michael Odenwald am 29. Oktober 2014 auf der Förderkreistagung der Allianz pro Schiene. Das spricht

Was ist „leiser“ und wie viele Wagen sind betroffen?

Eine Lärminderung um 10 dB(A) wird vom menschlichen Ohr als Halbierung der Wagengeräusche wahrgenommen. Diese lässt sich erzielen, indem die Bremsen der Waggons statt mit Grauguss- mit Komposit (K)-Sohlen oder LL-Sohlen (low noise, low friction) ausgerüstet werden. Diese Beläge rauhen die Radoberfläche und damit auch die Schienen nicht auf. Die Betriebskosten für Wagen mit solchen Bremssohlen liegen allerdings nach Angaben des VPI durch erhöhte Wartungs- und Verschleißkosten um 15 bis 20 % über denen mit Graugussbremsen.

Etwa 126 000 Güterwagen sind derzeit im nationalen deutschen Fahrzeugregister registriert, 180 000 verkehren in Deutschland. Die DB AG will bis 2020 von ihren derzeit 90 000 Wagen 60 000 auf leisere Bremssohlen umrüsten und 15 000 neu anschaffen, der Rest wird verschrotet. Die 191 Mitglieder (Stand: Juni 2015) des VPI verfügen derzeit über zirka 69 000 Waggons, davon bereits mehr als 19 000 neu gebaute. Jährlich kommen 3500 neue Wagen im Austausch gegen alte hinzu. Doch es geht bei der Lärmdiskussion nicht nur um die deutschen, sondern um alle durch Deutschland rollenden Wagen. Auf dem deutschen Schienennetz werden 2020 voraussichtlich von DB Schenker 60 000 Wagen verkehren, von Mitgliedern des VPI 60 000 Wagen und von ausländischen Haltern ebenfalls 60 000. Weitere 12 000 Wagen der VPI-Mitglieder werden überwiegend im Ausland eingesetzt.

Das Gutachten „Folgen von Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Schienengüterverkehr aus Lärmschutzgründen“ kann unter www.vpihamburg.de heruntergeladen werden.

Wascosa

WASCOSA Asset Intelligence Day
Wie kann ich den Schienentransport intelligenter machen?
Telematik am Güterwagen
Donnerstag, 22. Oktober 2015, Verkehrshaus der Schweiz in Luzern

Interesse anmelden unter marketing@wascosa.ch

auch für den Termin Dezember 2016. Gibt es hier schon etwas Offizielles?

Nein, nur Gerüchte. Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Sachverhalt diskutiert wird.

Trotzdem: Was halten Sie von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachtfahrverboten?

Nichts. Laut einer von uns beauftragten Studie führen Geschwindigkeitsbeschränkungen etwa von 100 auf 70 km/h – erst ab diesem Wert ergibt sich eine wahrnehmbare Lärminderung – zu längeren Beförderungszeiten, entsprechend weniger Kapazität auf der Schiene und höheren Transportkosten und damit sinkender Wettbewerbsfähigkeit. Ein Nachtfahrverbot für laute

Güterzüge zwischen 22 und 6 Uhr käme in den nächsten Jahren einem kompletten Nachtfahrverbot für den Güterverkehr auf der Schiene nahe, da kaum ein Zug bereits zu mehr als 90% aus leisen Wagen besteht. Zudem ist die Verlagerung des Güterverkehrs in den Tag aufgrund der Konkurrenz um Trassen mit dem Personenverkehr nur selten möglich. Ob durch diese Situation verlorene Verkehre nach der Wagenumrüstung für die Schiene zurückgewonnen werden können, ist sehr fraglich.

Über die Wagen haben wir gesprochen: Sie hoffen auf die Innovationsprämie, die allen Haltern in der EU zugutekommen würde. Die Modernisie-

rung der Infrastruktur und damit die Arbeit an einem zweiten Lärmverursacher kommt gut voran: Allein für dieses Jahr sind im Bundeshaushalt 130 Mio. EUR für die Lärmsanierung von Schienenwegen vorgesehen. Doch was ist mit dem Lärm, der speziell durch Lokomotiven entsteht?

Nach unserem Kenntnisstand sind die Loks TSI-Noise-konform. Ob hier noch Luft nach oben ist, müssen die Beteiligten klären. Wir machen zuerst unsere Hausaufgaben und kümmern uns um unsere Wagen. Aber Sie haben recht: Wenn man den Schienenverkehrslärm reduzieren will, muss man an allen Punkten ansetzen – in Deutschland und Europa. ■

BMVI-Gesetzesentwurf zur Minderung des Schienengüterverkehrslärms

Die Bundesregierung arbeitet an einem Gesetz, das die beim Betrieb von Fahrzeugen des Schienengüterverkehrs entstehenden Schallemissionen begrenzt. Der Höchstwert soll der Lautstärke entsprechen, die maximal von leisen Güterwagen mit Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen ausgeht beziehungsweise von solchen, die den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität auf dem Gebiet Lärm, TSI Noise, entsprechen. Das bedeutet für Züge, deren Wagen noch mit Graugussbremssohlen ausgerüstet sind, dass sie mit deutlich niedrigeren Geschwindigkeiten betrieben werden müssen, um die Werte einzuhalten. Entsprechend müssen laut Entwurf für diese Güterzüge Trassen mit geringerer Geschwindigkeit beantragt und die Züge entsprechend dieser Trassenanmeldung und -zuweisung betrieben werden. Eine Geschwindigkeitsreduktion muss allerdings nur für Streckenabschnitte vorgesehen werden, an denen Anlieger vom Lärm betroffen sind. Zudem soll der Emissionsgrenzwert nur für Bahnstrecken gelten, auf denen laute Güterwagen mehr Lärm erzeugen als nach der 16. Bundesimmissionschutzverordnung zulässig ist. Ein Betriebsverbot für laute Güterwagen ist aufgrund des europaweit geltenden Anspruchs auf Netzzugang für zugelassene Güterwagen nicht möglich. Zu Lärm, der von Lokomotiven ausgeht, wird in dem Entwurf nichts gesagt.

Wenn das Gesetz kommt, soll es von Mitte Dezember 2020 an angewandt werden. Wie der Wortlaut nach allen noch zu

erfolgenden Anhörungen und Diskussionen mit den Verbänden sein wird, ist nicht vorherzusagen. Derzeit ruht der Entwurf, weil die Regierung auf eine EU-Kommissionsmitteilung zum Thema Schienenlärm wartet, die mehrfach verschoben wurde und nun für diesen Monat angekündigt ist.

Timon Heinrich, Chefredakteur von „Rail Business“, hat Malte Lawrenz um seine Meinung zu dem Entwurf aus dem Bundesverkehrsministerium gebeten.

Herr Lawrenz, ein erster Entwurf für ein Schienengüterverkehrslärminderungs-gesetz liegt vor. Schafft das Gesetz die Rechtssicherheit, die Güterwagenhalter bisher vermisst haben, um zügig an die Modernisierung der Flotten heranzugehen?

Nein, das sehen wir nach erster Durchsicht nicht so. Die deutschen Wagenhalter haben sich verpflichtet, bis 2020 leise zu sein. Mit solchen Vorschriften drohen die großen finanziellen Anstrengungen unserer Branche zu verpuffen. Die angedrohten Geschwindigkeitsbegrenzungen treffen am Ende nämlich auch die Wagenhalter, die zu hundert Prozent umgerüstet haben. Das ist kein Anreiz umzurüsten, sondern eher abschreckend.

Halten Sie das Gesetz denn für in der Praxis gut anwendbar?

Keinesfalls. Es trägt den Abläufen eines freizügigen europaweiten Schienengüterverkehrs überhaupt nicht Rechnung.

Sind Sie der Meinung, dass es überhaupt eines spezifischen Lärmschutzgesetzes für die Eisenbahn und hier wiederum für den Güterverkehr bedarf? Im Grunde gibt es doch Werte nach der 16. Bundesimmissionschutzverordnung und nach dem Regelwerk Schall 03, die eingehalten werden müssen.

In der Tat brauchen wir keine spezifischen Gesetze für die Eisenbahn.

Letztlich gelten diese Lärmschutzvorschriften doch immer nur für Neubauten oder wesentliche Änderungen. Sollten diese Regelungen nicht schrittweise auch auf die Bestandsstrecken ausgeweitet werden?

Das halten wir für einen gefährlichen Paradigmenwechsel. Es wird aus gutem Grund zwischen Bestand und Neubau unterschieden. Selbstverständlich müssen wir das gesteckte Lärmziel erreichen, es gibt allerdings bessere Mittel.

Was wäre Ihr Vorschlag für eine nachhaltige und von der Bevölkerung akzeptierte Lärmsenkung?

Im Grunde haben wir bereits die passenden Instrumente. Die Bundesregierung müsste nur konsequent das Bundesimmissionschutzgesetz verankern. Dort ist im Teil 6 eine Lärminderungsplanung enthalten. Diese gilt es konsequent und verkehrsträgerübergreifend zu erstellen und umzusetzen. Das wäre auch durch die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie 2002/49 gedeckt. (ici/zp)