



„Die Privaten halten Wort. Bis Ende 2020 fahren die Wagen unserer Halter mit leisen Bremsen“, versichert Malte Lawrenz, Vorsitzender des VPI.

Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) Wer Ruhe will, muss Grauguss-Bremsen aussortieren

Die Eisenbahn ist seit jeher den Poltergeistern untertan. Das soll sich ändern. Bis Ende 2020 – so will es die Regierungskoalition von CDU/CSU und SPD – soll der Lärm auf der Schiene in Deutschland halbiert sein. Das Zauberwort heißt „Flüsterbremse“. DB und der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland haben dazu nun Zahlen vorgelegt.

Verkehrsgetöse fanden bereits unsere Urahren aus der Vor-Schiene-Zeit lästig und packten ihre Erfahrung in das Sprichwort: „Das schlechteste Rad am Karren macht den größten Lärm.“ Den Begriff Lärm leiteten sie übrigens aus dem Militärischen, dem Kriegerischen her. Er stammt vom italienischen all'arme – „zu den Waffen“. Und waren die erst einmal in der Hand, wurde es in der Regel laut, sehr laut. Gut, das ist heute auch

nicht anders, aber der Begriff Lärm umfasst mittlerweile weitaus mehr. In Gesetzestexten wird er als „unerwünschter Schall“ bezeichnet. Physikalische, biologische und medizinische Grenzwerte definieren ihn im Straßenverkehr, im Luftverkehr, auf der Schiene, auf der Baustelle, bei Musikdarbietungen ... Wobei die Grauzone des subjektiven Empfindens bei Letzterem – wann fängt Lärm an, wann ist er unerträglich? – sehr breit gefächert ist.

Poltergeister

Die Eisenbahn hat sich in der Vergangenheit den zweifelhaften Ruf erworben, sehr lärmbehaftet zu sein. Sie ist diesen bis in die Jetztzeit nicht losgeworden. Was Wunder, wenn Rad auf Schiene reibt und das Ganze – vor allem bei Güterwagen – nur mit Grauguss-Bremsen gezügelt wird. Die Bremsvorgänge rauhen mit der Zeit die Radlauffläche immer weiter auf. Eine Vielzahl kleiner Unebenheiten verdichtet die Geräuschkulisse zu einem Poltern. Das Rollgeräusch dominiert den Lärm beim Verkehr auf der Schiene. Nicht nur ein mentales Ärgernis für Anwohner der Schienenstränge: Lärm ist gesundheitsschädlich.

Seit Jahren beschäftigt sich auch die Politik mit diesem Thema. Im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD gibt es eine Aussage, die sinngemäß lautet: Der Schienenlärm ist bis Ende 2020 in Deutschland auf die Hälfte zu reduzieren. Bereits bis Ende 2016 ist die Hälfte aller Güterzüge auf leise Bremsen umzurüsten. Bei Nichtbefolgung werden Nachtfahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen angedroht. Ein kürzlich von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vorgelegter Gesetzentwurf zur Reduzierung des durch Güterverkehr verursachten Lärms geht in diese Richtung. Doch nicht nur die nationale, staatliche Ebene reagiert. Die Durchführungsverordnung 2015/429 der EU-Kommission vom 13. März 2015 befasst sich mit der „Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen“ und fordert die Mitgliedstaaten unter anderem auf, ein Bonussystem für leise Güterzüge einzuführen.

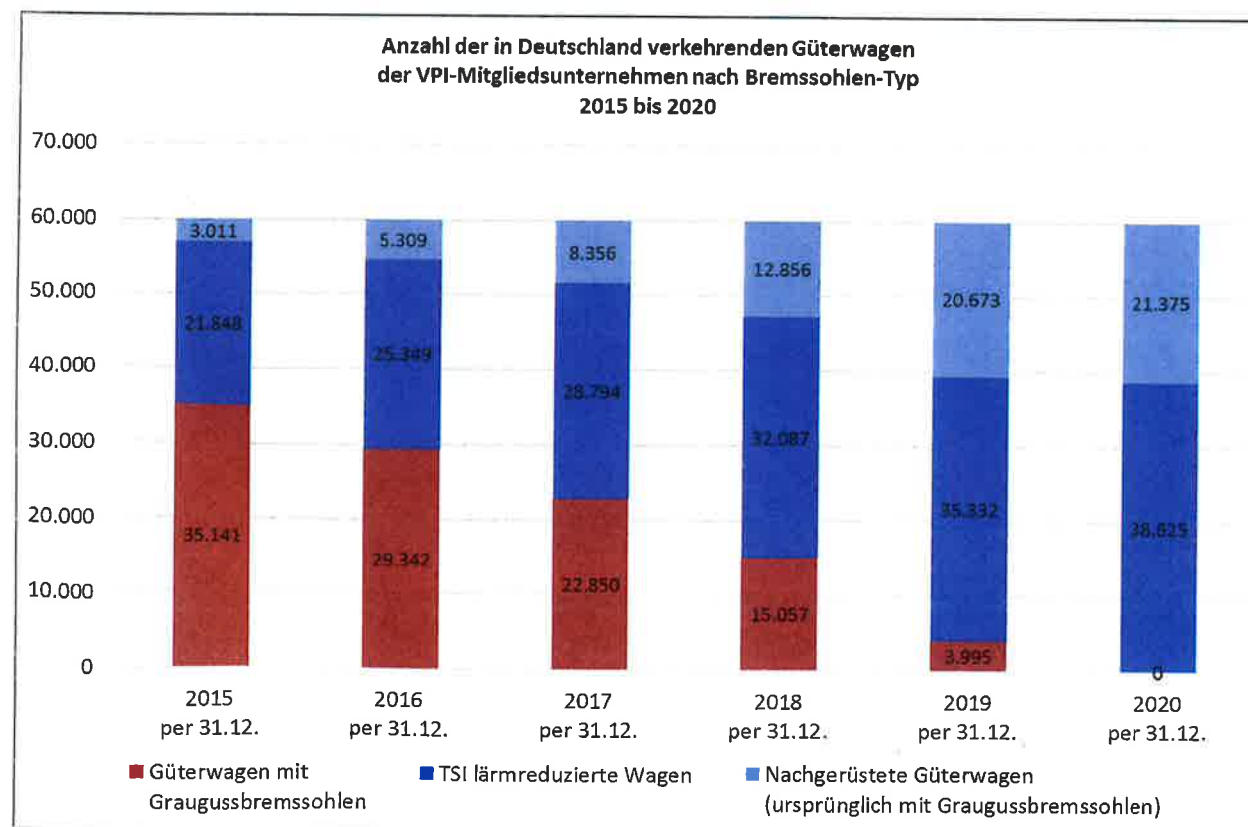
Wunder „Flüsterbremse“

Derzeit bewegen sich 180.000 Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz. Davon gehören 60.000 Bestandsgüterwagen zur DB Schenker Rail, 60.000 zu anderen inländischen Wagenhaltern und weitere 60.000 ausländischen Wagenhaltern. Eine riesige Aufgabe, all diesen Waggons das „Flüstern“ beizubringen. Der Lösungsansatz: Keine Unebenheiten mehr auf Rad und Schiene, glatt sollen die beiden sich begegnen. Von der Industrie entwickelte Verbundstoffbremsklotzsohlen, in Fachjargon als „Flüsterbremsen“ bezeichnet, sollen dies ermöglichen. Und tatsächlich: Der Unterschied ist hörbar. Ein klassischer Güterzug mit Grauguss-Bremsen verursacht in 25 Metern Entfernung einen Lärmpegel von 88 Dezibel (dB), ein Zug mit Flüsterbremsen liegt bei 78 dB. Da Lärm in einer logarithmischen Einheit angegeben wird, bedeutet die Senkung um 10 dB nahezu eine Hal-

bierung des wahrgenommenen Lärmpegels. Kommen weitere Maßnahmen hinzu, zum Beispiel der Einsatz von Lärmschutzwänden, sinkt der Geräuschpegel bis auf 59 dB. Das liegt dann im Bereich von Zimmerlautstärke.

Niedriger Abrieb

Das Problem dabei: Während die Verbundstoffbremsklotzsohle als sogenannte Kompositsohle (K-Sohle) seit 2003 international zugelassen ist und in Güterwagen-Neubauten eingesetzt wird, ist ihr Einbau in Bestandsgüterwagen sehr kostenaufwendig. Das gesamte Bremssystem der Güterwagen müsste umgebaut und neu zugelassen werden. Berechnungen von Industrie und DB zufolge würde die Umrüstung eines Güterwagens auf K-Sohle je nach Typ mit 5000 bis 7000 Euro zu Buche schlagen. Das Forschen nach einer kostengünstigeren Alternative seit Anfang des Jahrtausends wurde



Bis Ende 2016 wird circa die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen der VPI-Mitgliedsunternehmen lärmarm sein. Ab 2020 fahren sämtliche Wagen leise.

2013 mit der europäischen Zulassung der „LL-Sohle“ gekrönt. LL steht hierbei für „low noise, low friction“ – was wohl so viel wie „wenig Lärm, niedriger Abrieb“ heißt. Diese Verbundstoffbremsklotzsohle vom Typ „LL“ ist ohne technische Umbauten am Fahrzeug selbst austauschbar, die Kosten liegen ungefähr bei einem Drittel einer Umrüstung auf K-Sohle.

Unterschiedliche Sichtweisen

So weit, so leise – oder auch nicht. Das Bundesverkehrsministerium teilte im Oktober 2015 auf eine Kleine Anfrage des Grünen-Bahnexperten Matthias Gastel mit, dass erst 17,5 Prozent der Güterwaggons lärmreduzierte Neuwagen oder mit den vergleichsweise leisen Verbundstoffbremsen ausgestattet seien. Ausgehend von dieser Angabe wäre es wohl illusorisch, darauf zu setzen, dass bis Ende 2020 die restlichen 82,5 Prozent auf Flüstertechnik umgestellt sind. Die DB und die privaten Fahrzeughalter beeilten sich dann auch, ihre Sicht und vor allem ihre Zahlen darzulegen. Die DB konnte im November mitteilen, dass sie den zehntausendsten Wagen umgerüstet habe. Damit verlaufe die Umstellung exakt nach Plan, so der Konzern. Zusammen mit den vorhandenen neuen oder umgerüsteten Wagen hat das Unternehmen dann bis Ende des Jahres 20.000 leise Wagen.

Auf einer Pressekonferenz am 18. November 2015 in Berlin legte der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. (VPI) seine Zahlen vor. Auch hier gab es im Gegensatz zur Veröffentlichung des Bundesverkehrsministeriums eine eher positive Sicht auf die Entwicklung hin zu leiserem Schienengüterverkehr. Malte Lawrenz, Vorsitzender des VPI, legte dar, dass 30.658 oder 51,1 Prozent der in Deutschland verkehrenden privaten Güterwagen Ende 2016 mit Flüsterbremsen fahren werden. Kein Zweifel ließ er daran, dass 100 Prozent der in Deutschland verkehrenden 60.000 privaten Wagen Ende 2020 mit Flüsterbremsen unterwegs

5 Kernbotschaften des VPI zur Lärmbekämpfung auf der Schiene

1. Die Privaten halten Wort – Ende 2020 ist die gesamte Flotte leise.

Die Mitgliedsfirmen des VPI stehen zum Lärmziel 2020 und stellen ihre Güterwagenflotte auf die Flüsterbremsentechnik um. Dabei setzen sie vor allem auf Flottenerneuerung. Bereits 2016 wird die Hälfte ihrer in Deutschland verkehrenden Waggons leise fahren, Ende 2020 die komplette Flotte. Hinter diesen Zahlen steht eine milliardenschwere Investitionsleistung.

2. Der Bund steht in der Pflicht

– Ohne fairen Wettbewerb, kein starker Schienengüterverkehr.

Die Bundesregierung hat ein klares Ziel formuliert: Mehr Güter auf die Schiene. Dies kann nur bei fairen Wettbewerbsbedingungen gelingen. Der Bund ist jetzt am Zug, einseitige Belastungen des Schienengüterverkehrs auszugleichen, wie sie durch Lärmvorgaben entstehen. Nur so kann der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene gegenüber der Straße konkurrenzfähig bleiben.

3. Restriktionen sind der falsche Weg

– Tempolimits verlagern Transport auf die Straße.

Wer die knappe Schieneninfrastruktur durch Restriktionen weiter beschränkt, bewirkt vor allem eines: Die Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Straße – mit entsprechenden Folgen für Umwelt und Sicherheit. Vier Millionen zusätzliche LKW-Ladungen jährlich wären allein das Resultat der Trassenverknappung durch ein nächtliches Tempolimit auf 70 Stundenkilometer.

4. Europäisch denken

– Leiser Schienengüterverkehr braucht grenzübergreifende Anreize.

Schienengüterverkehr findet innerhalb Europas freizügig statt. Lärmquelle Nummer 1 drohen in Zukunft ausländische Güterwaggons zu sein, die mit Grauguss-Bremsen fahren. Sie dürfen auch nach 2020 weiter auf deutschen Schienen rollen. Nötig ist deshalb ein nachhaltiger Anreiz, der Halter europaweit motiviert, ihre Flotten auf Flüsterbremsen umzustellen.

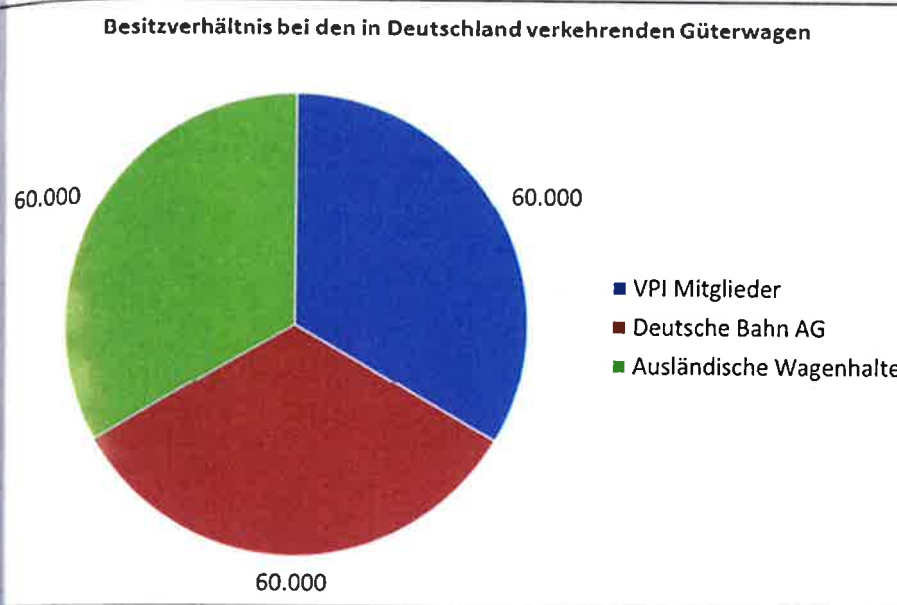
5. Leise Wagen belohnen

– Beim Trassenpreis 30 Prozent Differenz: Das wirkt!

Das stärkste Argument für eine zügige Umstellung liegt in einer spürbaren Spreizung der Trassenpreise ab 2020. Um 30 Prozent höhere Entgelte für laute Züge hieße für alle Halter: Nur leise fährt konkurrenzfähig. Eine solche Regelung über Marktmechanismen wäre europaweit hochwirksam, ohne den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr zu schwächen.

sind. „Die Privaten halten Wort. Wir erfüllen fristgerecht den im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien festgeschriebenen Zeitplan“, so Lawrenz. Jürgen Tuscher, Geschäftsführer des VPI, verwies darauf, dass die Zahlen durch einen unabhängigen Gutachter, die hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH, Karlsruhe, ermittelt wor-

den seien. Der VPI habe im vergangenen Jahr hwh beauftragt, ein Monitoring der Flottenumstellung durchzuführen. Nicht enthalten in den Zahlen seien die Wagen, die außerhalb Deutschlands, zum Beispiel in Südosteuropa, fahren. Hier liege vielleicht auch ein Fehler der Zahlenangabe durch das Bundesverkehrsministerium.



Besitzverhältnis bei den in Deutschland verkehrenden Güterwagen.

Mindestens 90 Prozent

„Die deutschen Halter nehmen die Lärmbelastung durch Schienengüterverkehr ernst und erledigen ihre Hausaufgaben. Damit ist das Thema aber noch nicht vom Tisch“, warnte Lawrenz jedoch. Denn die Gefahr, dass das Ziel nicht erreicht werden könnte, sehen die privaten Wagenhalter von einer anderen Seite her drohen. Der Lärminderungseffekt der Umrüstung verpufft, wenn nicht mindestens 90 Prozent eines Wagenlaufes mit Flüsterbremsen ausgestattet sind. Was nützt es, wenn deutsche Halter sich ins Zeug legen, hohe finanzielle Bürden auf sich nehmen – und ausländische Güterwagenhalter ihre Waggons weiter mit Grauguss-Bremsen rollen lassen? Der VPI fordert deshalb, ab 2020 die Trassenpreise für laute und leise Züge um 30 Prozent zu spreizen. Diese Lösung soll es ermöglichen, leise Wagen zu belohnen und laute spürbar zu belasten. „Dies ist dringend notwendig“, so Lawrenz, „denn den 120.000 leisen Wagen von privaten Haltern und DB Schenker werden 2020 noch immer 60.000 mehrheitlich laute ausländische Wagen gegenüberstehen – und in gemischten Zugverbänden durch Deutschland rollen.“

Appell gegen Restriktionen

In fünf Kernbotschaften stellt sich der VPI deshalb dem Thema Lärm auf der Schiene. Das reicht von der Versicherung, dass die Privaten 2020 die gesamte Flotte leise rollen lassen, über die Forderung an den Bund, die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb auszugestalten, die Feststellung, dass Restriktionen wie Nachfahrverbote und Tempolimits nicht die geeigneten Mittel seien, den Hinweis, dass leiser Güterverkehr grenzübergreifende Anreize brauche, bis hin zur Forderung, leise Wagen zu belohnen. „Wir setzen auf konstruktive Ansätze. Restriktionen sind nicht nur der falsche Weg, sie beschädigen den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene nachhaltig“, betonte Lawrenz. Auch ein komplettes Verbot von Grauguss-Sohlen nach 2020 sei keine Option. Dies sei weder nach deutschem noch nach europäischem Recht durchsetzbar. Das geht aus einem Gutachten hervor, das der VPI jüngst bei Bernd Uhlenhut von der Dortmunder Kanzlei BSU Legal in Auftrag gegeben hatte. „Jetzt ist die Bundesregierung am Zug, den Schienengüterverkehr zu stärken und für faire Wettbewerbsbedingungen zu sorgen“, so Lawrenz. „Unser Vorschlag liegt auf dem Tisch.“ ur



VPI in Sorge



Der VPI beobachtet mit Sorge die Entwicklungen beim deutschen Marktführer DB Schenker Rail. Auf Grund wirtschaftlicher Zwänge sind hier gravierende Veränderungen angedacht. Der Bund muss endlich Wettbewerbsbedingungen schaffen, unter denen die Schiene Transportleistungen konkurrenzfähig anbieten kann, statt sie einseitig mit externen Kosten zu belasten. EEG-Umlage, Umrüstung auf Flüsterbremsen und weitere Kosten belasten die Schiene inzwischen so stark, dass sie im Wettbewerb oftmals nicht mithalten kann.

Die Bundesregierung muss endlich eine Verkehrspolitik zugunsten der umweltfreundlichen Schiene betreiben, wie sie das im Koalitionsvertrag festgeschrieben hat. Es ist nicht nachvollziehbar, dass einerseits die E-Mobilität auf der Straße mit Milliardenbeträgen gefördert wird, während man gleichzeitig das bestehende e-mobile Angebot der Schiene verteuert und aufs Abstellgleis schiebt.

Wenn die Rahmenbedingungen im Verkehrssektor so sind, dass sich selbst der Marktführer auf der Schiene zu einschneidenden Maßnahmen gezwungen sieht, geht etwas in die komplett entgegengesetzte Richtung.

Der VPI befürchtet, dass ein gegebenenfalls massiv verringertes Zugangebot und eine Reduzierung der Ladestellen durch DB Schenker Rail zu spürbaren Abwanderungen von Transporten auf die Straße führen wird – mit entsprechend negativen Folgen für Umwelt und Sicherheit.