



Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI)

Europäische Lösung finden

Die Halter von Eisenbahngüterwagen innerhalb des VPI haben sich schon 2013 dazu bekannt, dass ihre in Deutschland verkehrenden Waggons ab Ende 2020 leise sein werden. Aktuell per 31. Dezember 2017 sind bereits 70,65 Prozent der in Deutschland verkehrenden Flotten der VPI-Mitglieder leise.

Damit es für die durch Lärm betroffene Bevölkerung an der Schiene aber wirklich hörbar leise wird, ist es erforderlich, dass auch die Wagen anderer Halter leise sind. Der Halter DB Cargo hat sich ebenfalls verpflichtet, seine in Deutschland verkehrende Flotte bis Ende 2020 auf leise Wagen umzustellen.

EU-weit nicht durchsetzbar

Da Schienengüterverkehr aber freizügig europaweit stattfindet, sind die Wagen aus dem europäischen Ausland das Problem. Der VPI hat ebenfalls schon seit 2013 darauf hingewiesen und eine europäische und nationale Lösung gefordert.

Der VPI begrüßt deshalb ausdrücklich das Mitte 2017 von der Bundesregierung erlassene Schienenlärmschutzgesetz, das ab Ende 2020 den Einsatz von lauten Eisenbahngüterwagen in Deutschland verbietet. Dadurch wird zumindest auf nationaler Ebene erzielt, dass das Schutzziel für die Betroffenen erreicht wird und die hohen Summen, die die deutschen Halter in leise Flotten investiert haben, nicht verpuffen. Ob dieses deutsche Gesetz allerdings von der EU akzeptiert wird, ist fraglich. Es droht hier ein Vertragsverletzungsverfahren, das zum Glück nicht aufschiebende Wirkung hat.

Es ist aber dringender denn je, für das Problem Schienenlärm eine europäische Lösung zu finden. Dies gestaltet sich schwierig, da die Lärmbetroffenheit in den Mitgliedstaaten der EU sehr unterschiedlich ist. Ein europä-

Während zum Beispiel in Deutschland, der Schweiz, Österreich und den Niederlanden deutlich an der Verminderung des Schienenlärms gearbeitet wird, gibt es in der EU Bemühungen, diese Aktivitäten ins Leere laufen zu lassen.



Anfang 2018 meldeten die privaten Wagenhalter, dass 70,65 Prozent ihrer Wagen mit den sogenannten Flüsterbremsen ausgerüstet sind. Bei der DB Cargo betrifft das zwei Drittel des 60.000 Wagen umfassenden Bestandes.

isches Schienenlärmschutzgesetz ist deshalb nicht durchsetzbar.

Ein gangbarer Weg schien es zu sein, die vorhandene TSI Noise auf Bestandswagen zu erweitern. Deshalb wurde die EURA (vormals ERA) beauftragt, hierzu Regelungen vorzubereiten.

„Quieter routes“

Im Rahmen einer Task Force wurden im Wesentlichen zwei Ansätze entwickelt, die TSI Noise auf den Bestand auszuweiten: Zum einen sollte das auf die Wagen beschränkt werden, die nur im internationalen Verkehr unterwegs sind, zum anderen sollten „silent sections“ in den jeweiligen Schienennetzen ausgewiesen werden. In einer Arbeitsgruppe, die auf die Task Force folgte, wurden die-

se Ansätze dann weiter ausgearbeitet und modifiziert.

Mittlerweile wird nur noch der Ansatz sogenannter „quieter routes“ verfolgt und es gibt einen Entwurf einer TSI Noise, die für Bestandswagen gelten soll und in einem Anhang D die „quieter routes“ definiert. So wird Folgendes vorgeschlagen:

- Eine „quieter route“ muss mindestens 20 Kilometer lang sein.
- Es müssen mehr als zwölf Züge in der Nacht verkehren.
- Die Mitgliedstaaten erstellen Karten mit „quieter routes“, die fünf Jahre Gültigkeit haben.
- Gültig ab 8. Dezember 2024.
- Es gibt eine Vielzahl von nationalen Ausnahmen (specific cases – Deutschland hat hier nichts angemeldet).

Verlagerung von Lärm

Es stellt sich die Frage, ob mit dieser überarbeiteten TSI Noise erreicht wird, dass keine lauten Waggons mehr durch Deutschland fahren. Dies erscheint eher unwahrscheinlich. Laute Eisenbahngüterwagen werden auf nicht als „quieter routes“ eingestuft Strecken nach wie vor durch Deutschland fahren und damit die Lärmbelastung in andere Gebiete verlagern. Es entsteht damit kein Druck, leise Wagen einzusetzen.

Für Deutschland gibt es darüber hinaus weitere Probleme. Da mit diesem Ansatz in einem Planfeststellungsverfahren keine Garantie abgegeben werden kann, dass nur leise Züge verkehren, ist der maximale Lärmschutz infrastruktureitig umzusetzen. Die Investitionen der deutschen Wagenhalter entfalten nicht die volle Wirkung, da die für viel Geld leise gemachten Waggons in gemischten Zügen mit lauten Wagen aus dem Ausland verkehren. Der betroffene Bürger hat unter dem Strich weniger Schutz vor Lärm, und das auch nicht Ende 2020, sondern erst Ende 2024. Damit wird die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs vermutlich eher sinken.

Das Ziel, mehr Transporte auf die Schienen zu verlagern, wird konterkariert.

Die Abstimmung über diese Revision ist in der Sitzung der Verkehrsminister der EU im Herbst 2018 geplant. Bisher zeichnet sich Widerstand von Österreich, den Niederlanden und Deutschland ab. Auch die europäischen Eisenbahn-Verbände CER, UIC, ERFA und UIP haben sich gegen den Ansatz der „quieter routes“ ausgesprochen.

Es bleibt zu hoffen, dass es nicht zur Inkraftsetzung dieser auf den Bestand ausgeweiteten TSI Noise kommt. Im Grundsatz sollten sowieso nicht TSI, die immer nur für Neues gelten, auf den Bestand ausgeweitet werden. Dieser Paradigmenwechsel behindert das System Eisenbahn. Denn ohne ein Vertrauen in den Bestandsschutz unterbleiben Investitionen und Innovationen.

Was ist zu tun?

Es gibt in Europa einen freizügigen Schienengüterverkehrsmarkt. Am besten erreicht man in solchen Märkten Veränderungen, indem man an der wirtschaftlichen Seite ansetzt. Wenn es sich nicht mehr wirtschaftlich lohnt, alte, laute Waggons einzusetzen, werden diese Waggons auch verschwinden. Der VPI fordert deshalb schon seit 2013, die Trassenpreise deutlicher zwischen lauten und leisen Wagen zu spreizen. Zwei- bis dreiprozentige Unterschiede wirken sich wirtschaftlich nicht aus. Der VPI schlägt deshalb vor, Trassenpreise zwischen lauten und leisen Waggons um 30 Prozent zu spreizen. Dadurch werden für diejenigen Halter Anreize geschaffen, ihre Flotten auf leise Eisenbahngüterwagen umzustellen, die das deutsche Schienennetz benutzen. Ihre lauten Waggons sind nicht mehr für Verkehre in Deutschland vermietbar, da der Einsatz für die anmietenden Verlagerer zu teuer wird. Eine deutlichere Trassenpreisspreizung kann das deutsche Schienenlärmschutzgesetz flankieren. Da auch die Schweiz ab 2020 den Einsatz lauter Wagen verbietet, entsteht so eine Sperrwirkung in Mitteleuropa.

In der nächsten turnusmäßigen Überarbeitung der TSI Noise ist mit der weiteren Reduzierung der Grenzwert zu rechnen. Technisch gibt es zurzeit keine wirtschaftlich und betrieblich vertretbaren Lösungen, Eisenbahngüterwagen noch leiser zu bekommen. Der Einsatz von Scheibenbremsen ist nur bei Eisenbahngüterwagen sinnvoll, die eine hohe Laufleistung erzielen und bezüglich der Nutzlast nicht am Limit sind.

Für einen flächendeckenden Einsatz besteht dringender Forschungs- und Entwicklungsbedarf. Damit dieser Bedarf abgearbeitet werden kann, ist es erforderlich, dass der im Masterplan Schienengüterverkehr enthaltene Aufbau einer Forschungs- und Förderungslandschaft zügig umgesetzt wird. Nur so können Innovationen bis zur Marktreife gebracht werden.

Jürgen Tuscher

Die Erwartungen des VPI an die Politik in der 19. Legislaturperiode

Ausbau des 740-Meter-Netzes, Deutschland-Takt mit Güterverkehrsstrassen und Förderung der Forschung und Innovation im Eisenbahnwesen – der vorliegende Ko-



alitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD hat viel Gutes zu bieten, um das Potenzial des Schienengüterverkehrs künftig besser zu nutzen. Der Vertrag nimmt damit zentrale Punkte des in der vergangenen Legislaturperiode erarbeiteten Masterplans Schienengüterverkehr auf. Aus Sicht der Wagenhalter besonders wichtig: das Bekenntnis zur Förderung von Automatisierung, Digitalisierung und Forschung.

Es wird jetzt darauf ankommen, dass die im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Ziele nach Regierungsbildung zügig angegangen werden. Konkret heißt dies: den Masterplan Schienengüterverkehr mit dem nächsten Haushalt durchfinanzieren.

Save the Date

Die nächste technische Informationsveranstaltung des VPI findet am 21. Juni 2018 in Hamburg statt. Auch dieses Jahr dürfen Sie sich auf interessante Vorträge von Fachleuten freuen.

Zum Get-together laden wir Sie diesmal am Abend davor ein (20.6.2018).

Programm und Einladungen werden rechtzeitig versandt und sind auf der VPI-Website abrufbar (www.vpihamburg.de).