

Protokoll Treffen Fördermitglieder und Förderkreis am 24. Sept. 2003 in Berlin



Allianz **pro**
Schiene e.V.

Teilnehmende: Günter Elste (VDV), Dirk Flege (ApS Geschäftsführer), Stefan Garber (DB AG), Michael Jäcker-Cüppers (Umweltbundesamt), Dr. Dieter Klumpp (Alstom LHB GmbH), Hubert Kummer (DB AG), Frauke Lendowsky (ApS Kommunikationsreferentin), Norbert G. Liebler (Siemens Transportation Systems), Thomas Manthei (Actima AG), Matthias Pippert (ApS Projektleiter/Protokoll), Johannes Podszun (Thalys International SCRL), James N. Sanders (Vossloh AG), Frank Schreiner (UNION Deutscher Bahnhofsbetriebe), Dr. Martin Werner (Leonhard Weiss GmbH & Co. KG), Nicolas Wille (SCI Verkehr GmbH), Peter Witt (Bombardier Transportation/Sitzungsleitung)

Top	Ergebnis	Erledigung
1	<p>Begrüßung durch den Vorsitzenden des Förderkreises Peter Witt begrüßt die Teilnehmer und die Referenten zur gemeinsamen Sitzung des Förderkreises und der Fördermitglieder.</p>	
2	<p>Allianz pro Schiene-Projekt „Erster Umweltvergleich Schienenverkehr“ – eine Einordnung Geschäftsführer Dirk Flege machte deutlich, dass die politische Unterstützung des Schienenverkehrs ganz wesentlich von seinem Umweltvorteil abhängt. Diesen Vorteil zu erhalten und auszubauen, liege im ureigenen wirtschaftlichen Interesse der Unternehmen der Bahnbranche. Das Projekt diene dazu, die Unternehmen der Bahnbranche für diese Problematik zu sensibilisieren und Politik und Öffentlichkeit gegenüber das Interesse und das Engagement der Bahnbetreiber zu verdeutlichen. Lärm sei die Achillesferse der Bahn, da dies die einzige Umweltwirkungskategorie sei, in der die Bahn, zumindest in einzelnen Teilbereichen, auf die Verkehrsleistung bezogen schlechter abschneide als der Straßenverkehr. Mehrere Diskussionsredner bestätigten die Einschätzung, dass Lärmemissionen ein großes Problem der Eisenbahn seien.</p>	
3	<p>Bestrebungen der EU zur Lärmreduktion im Schienenverkehr Michael Jäcker-Cüppers vom Umweltbundesamt stellte die Bestrebungen der EU zur Lärmreduktion im Schienenverkehr vor. Der Referent ist zugleich Chairman der „Working Group Railway Noise of the European Commission“. Zunächst erläuterte er die Gründe für die Aktivitäten der EU und wies darauf hin, dass die Lärmprobleme durch das politische Ziel, Verkehr auf die Schiene zu verlagern, verschärft würden. Die Aktivitäten der EU bestünden aus drei Bereichen: 1. In den TSI (Technische Spezifikationen Interoperabilität) werden Grenzwerte für neue Fahrzeuge festgelegt, die auf den TEN-Strecken verkehren. 2. Die Richtlinie der EU zum Umgebungslärm legt Immissionsziele für Lärm fest und schreibt verbindliche Lärminderungspläne in Ballungsgebieten vor. Diese Richtlinie impliziert zwar keine Grenzwerte für die</p>	

Protokoll Treffen Fördermitglieder und Förderkreis am 24. Sept. 2003 in Berlin



Allianz **pro**
Schiene e.V.

Top	Ergebnis	Erledigung
	<p>von Fahrzeugen ausgehenden Lärmemissionen. Die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) würden aber gezwungen, die von ihren Strecken ausgehenden Emissionen durch Schallschutzbauten, Veränderungen an Unter- und Oberbau und ggf. auch durch Einflussnahme auf den Fahrzeugeinsatz der EVU zu verringern. Im „Position Paper on the European strategies and priorities for railway noise abatement (PPS)“ der o.g. Working Group werden eine Reihe weiterer Maßnahmen aufgelistet, darunter z. B. auch die Nachrüstung von Güterwagen mit der K-Sohle und mit hoher Priorität auch Geräuschgrenzwerte für nicht inter-operable Fahrzeuge.</p> <p>Anreizsysteme für den Einsatz leiserer Fahrzeuge (z. B. emissionsabhängige Trassenpreise) werden ebenfalls gefordert, um die Nachrüstung älterer Fahrzeuge generell zu forcieren. Mit den Vorschlägen der WG Railway Noise seien die wichtigsten Schienenverkehrslärmprojekte innerhalb von zehn Jahren lösbar. Dies setze die gemeinsame Anstrengung aller Akteure voraus, werde aber die Rolle des Schienenverkehrs als umweltfreundlichem Verkehrsträger stärken.</p> <p>Im Anschluss an den Vortrag wurde vor allem über die erhoffte unbegrenzte europaweite Zulassung der K-Sohle und die Möglichkeit lärmabhängiger Trassenpreise debattiert. Es wurde die Befürchtung des französischen RFF erwähnt, durch die K-Sohle könnten die Gleisstromkreise gestört werden. Bei anderen Bahnen gebe es keine Bedenken. Die Fa. Transwaggon (Waggonvermietung) setze bereits seit Langem K-Sohlen ein, da sich das beim intensiven Einsatz ihrer Fahrzeuge auch rein betriebswirtschaftlich lohne.</p> <p>Hinsichtlich lärmabhängiger Trassenpreise wurden die Schwierigkeiten der Erfassung und technische Möglichkeiten der Überwachung des Waggoneinsatzes (Transponder, GPS) angesprochen. Es wurde die Frage aufgeworfen, wie das BAV in der Schweiz, wo lärmabhängige Trassenpreise eingeführt werden, den Waggoneinsatz überprüfe.</p>	
4	<p>Die Konzeption des Allianz pro Schiene-Projektes</p> <p>Projektleiter Matthias Pippert stellte erneut das vom BMU geförderte Projekt „Erster Umweltvergleich Schienenverkehr“ vor (vgl. Förderkreistreffen am 20. Mai) und erläuterte den aktuellen Stand der Umsetzung.</p> <p>Herr Pippert erläuterte, dass die EVU Adressaten des im Rahmen dieses Projekt durchgeführten Wettbewerbs seien und auch unmittelbar von Umweltschutzanstrengungen profitieren könnten. Er stellte den personell inzwischen weitgehend feststehenden Wettbewerbsbeirat (Jury) unter Vorsitz der Parlamentarischen Staatssekretärin im BMU, Margareta Wolf, vor und erläuterte die verschiedenen Möglichkeiten von Eisenbahnunternehmen und Bahnindustrie, zum Erfolg des Projektes beizutragen. Im Dezember solle ein Workshop mit Unternehmensvertretern zur ausführlichen Diskussion des Bewertungssystem durchgeführt wer-</p>	

Protokoll Treffen Fördermitglieder und Förderkreis am 24. Sept. 2003 in Berlin



Allianz **pro**
Schiene e.V.

Top	Ergebnis	Erledigung
	<p>den. Ende Januar werde sich voraussichtlich der Beirat konstituieren. Die Diskussion zu diesem Vortrag wurde mit der Diskussion zum Vortrag von Herrn Wille zusammengefasst (siehe Top 5).</p> <p><i>Nachtrag: Der genannte Workshop wird am 8. Dezember in Berlin stattfinden.</i></p>	
<p>5</p>	<p>Handlungsmöglichkeiten der EVU und der Bahnindustrie</p> <p>Nicolas Wille von der SCI Verkehr GmbH, Auftragnehmer der Allianz pro Schiene im Projekt Umweltvergleich, skizzierte Handlungsspielräume der EVU im Hinblick auf Umweltverbesserungen und stellte erste Grundzüge des Bewertungssystems für den Umweltvergleich vor. In diesem Bewertungssystem sollen die unterschiedlichen Handlungsspielräume der EVU berücksichtigt werden. Vier Handlungsfelder werden den Rahmen abgeben, nämlich die Neubeschaffung von Fahrzeugen (ab 2000), die Modernisierung vorhandener Fahrzeuge und der optimierte Betriebseinsatz (Disposition, Wartung, Reinigung) sowie fahrzeugunabhängig das übrige Umweltengagement. Bewertet werden Lärmemissionen, Energieverbrauch und Schadstoffausstoß sowie die allgemeinen Umweltstandards. Um die unterschiedlichen, von den EVU bedienten Verkehrssegmente zu berücksichtigen, soll zwischen Personen- und Güterverkehr unterschieden werden. Ggf. könnten diese beiden Bereiche noch weiter differenziert werden. Vorläufig werde die Bewertungssystematik im Hinblick auf 7 Wertungsgruppen untersucht, die Herr Wille im einzelnen vorstellte.</p> <p>In der Diskussion wurde vom Projektleiter klargestellt, dass die auszeichnenden Unternehmen nur ideelle Preise erhielten, aber keine finanziellen Zuwendungen.</p> <p>Von einigen Vertretern der Bahnindustrie wurde das geplante Vorgehen kritisch hinterfragt, da Messwerte, z. B. für Lärmemissionen, nicht vorhanden oder nicht vergleichbar seien und durch die starke Berücksichtigung der Fahrzeugneubeschaffungen bei der Auszeichnung unmittelbar in den Wettbewerb zwischen den Schienenfahrzeugherstellern eingegriffen werde. Dieser Befürchtung widersprachen Herr Pippert und Herr Wille. Nach ihren Informationen seien Messwerte zu Lärmemissionen bei Neufahrzeugen vorhanden. Vollständigkeit und Vergleichbarkeit würden noch geprüft. Die Beschaffungspolitik von Neufahrzeugen sei nur ein Bewertungskriterium unter anderen, dessen Gewichtung noch nicht feststehe.</p> <p>Von den Vertretern der EVU wurden Projekt und Vorgehensweise grundsätzlich positiv aufgenommen. Es wurde allerdings die Bitte geäußert, darauf zu achten, dass das Ausfüllen der Wettbewerbsunterlagen und die Beschaffung der notwendigen Informationen für die Unternehmen nicht zu aufwändig wäre, da sie sonst die Teilnahme am Wettbewerb nicht leisten könnten. Unter Marketingaspekten solle auch darauf</p>	

Protokoll Treffen Fördermitglieder und Förderkreis am 24. Sept. 2003 in Berlin



Allianz **pro**
Schiene e.V.

Top	Ergebnis	Erledigung
	verzichtet werden, 7 Preisträger zu benennen. Besser sollten Wertungsgruppen zusammengefasst werden oder z. B. ein Hauptpreis und 6 Nebenpreise vergeben werden.	
6	<p>Zusammenfassung</p> <p>Dirk Flege hob in der Zusammenfassung folgende Punkte hervor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Vortrag von Herrn Jäcker-Cuppers habe eindrucksvoll gezeigt, dass „Lärm“ für die Schiene ein Thema sei – sowohl auf EU- als auch auf nationaler Ebene – das die Branche in den nächsten Jahren nachhaltig beschäftigen werde. Insofern komme der ApS-Wettbewerb zur rechten Zeit. • Die Befürchtungen aus den Reihen der Bahnindustrie, es könne bei einer starken Gewichtung der Lokeigenschaften mit dem ApS-Umweltvergleich Industriepolitik zu Lasten einzelner Anbieter gemacht werden, werde ernst genommen und Eingang in die Gewichtung der einzelnen Wettbewerbskriterien finden. • Das Gleiche gelte für die Anregungen des VDV-Präsidenten Elste, den Fragebogen nicht zu kompliziert und aufwändig für die EVU zu gestalten, um einen regen Rücklauf zu gewährleisten. • Insgesamt habe er den Eindruck, die Fördermitglieder der ApS würden die „Chancen“ des Projektes deutlich höher einschätzen als die „Risiken“, was ihn freue. <p>Peter Witt dankte den Referenten für die Vorträge und den Teilnehmern für die engagierte Diskussion.</p>	
	<p>Berlin, den 24.10.2003</p> <p>_____</p> <p>(Peter Witt, Sitzungsleitung)</p>	<p>_____</p> <p>(Matthias Pippert, Protokoll)</p>