
Minderung des Schienengüterverkehrslärms: Was tut der Sektor?

Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs

Berlin, 1. Juli 2014

Martin Schmitz, Geschäftsführer Technik, VDV e.V.

Wie präsentiert sich die Branche?

Lärmschutz: Hoffnung auf neue Technologie

Bürgermeister aus Oldenburg, Göhl, Heringsdorf und Neulirichen waren bei Ingo Gädechens (CDU) in Berlin.

Oldenburg – Bei einer Gesprächsrunde in Berlin zur Schieneninterlandanbindung hat der Lärmschutz-Experte Eckhard Schulz von der TÜ in Berlin der Deutschen Bahn vorgeworfen, technologisch nicht auf dem modernsten Stand zu sein. Es gebe weit effektivere Lärmschutz-Möglichkeiten, als die von der Bahn praktizierten. Diese Aus-

weitsei. Wenig optimistisch kehrte Thomas Bauer (BGG/Göhl) aus Berlin zurück. „Uns wurde in Aussicht gestellt, dass die Trasse im Oldenburger Bruch tiefer gelegt werden könnte als bisher angenommen und somit auch am Bahnübergang Göhl abgesenkt vorbeiführen könnte, womit die Möglichkeit einer Überführung wegfallen sein könn-

Dobrindt verlangt 700 Millionen

Trotz des zuletzt gesunkenen Bahn-Gewinns pocht der Verkehrsminister

enn, BERLIN, 14. Mai. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) erwartet von der Deutschen Bahn AG in diesem Jahr hohe Zahlungen an den Bund. „Für das Geschäftsjahr 2014 wird eine Dividendenschüttung in Höhe von 700 Millionen erwartet“, heißt es in einem

Verwendung der Mittel kontrolliert etwa mit den jüngst begonnenen eigenen Kontrollfahrten auf dem Netz. Auch gibt es wie immer zu dieser Jahreszeit besonders viele Baustellen im Netz. Die Gäste bekommen dies durch verlängerte Fahrzeiten zu spüren.

Als neues Mitglied für den Aufsichtsrat des Unternehmens schlägt die SPD

23. April 2013 07:28 Verspätete Lieferung von ICE-Zügen

Eine halbe Milliarde Euro an Abstellgleis



In der Nähe von Mönchengladbach stehen die ersten ICE-Züge, die Siemens für die Deutsche Bahn gebaut hat. Die Züge sind für 1,5 Milliarden Euro. Produktiv genutzt werden die wertvollen Gleise nicht - bis sie wirklich über die Gleise fahren

Quellenangabe: Börsenzeitung, FAZ, Handelsblatt, Rheinau-Kurier, Lübecker Nachrichten, DVZ

Lärm aus allen Quellen berechnung

Von Barbara Dietel
Vor der heutigen Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundestages hat die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS) die Mitglieder des Ausschusses gebeten, die im Wahlkampf versprochenen Verbesserungen des Lärmschutzes an der Bahn anzupacken

Bahnen gegen Bahnbauer gegen EBA gegen Ramsauer

Von Ulli Gericke, Berlin
einem rufschädigenden Imageschaden für den Technologiekonzern auszuweichen. Weil sich selbst Verkehrsminister Ramsauer über das gebrochene Versprechen „stocksauer“ zeigen, der keine verbindlichen Liefertermine mehr nennt. Böse Zungen behaupten, es gebe überhaupt keinen Zugbauer mehr, der sich noch auf belastbare Daten fertigt - und



Wie reagiert die Politik?

Koalitionsvertrag zur 18. Legislaturperiode:

Schienengüterverkehrslärm

Den **Schienenlärm** wollen wir **bis 2020** deutschlandweit **halbieren**. Ab diesem Zeitpunkt sollen laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Die Bezuschussung für die Umrüstung auf lärm mindernde Bremsen setzen wir fort. Den **Stand der Umrüstung** werden wir **2016 evaluieren**. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt **nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet** sein, werden wir noch in dieser Wahlperiode **ordnungsrechtliche Maßnahmen** auf stark befahrenen Güterstrecken umsetzen – z. B. **Nachfahrverbote** für nicht umgerüstete Güterwagen.

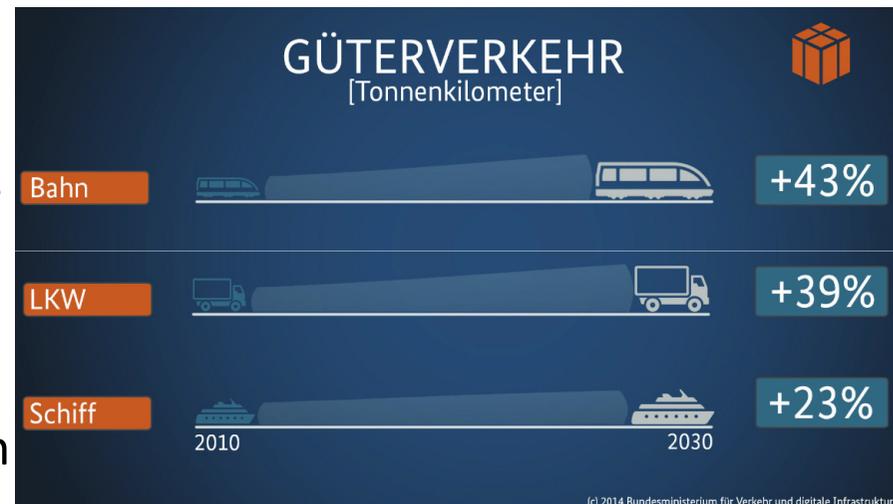
Wir ergreifen zudem auf europäischer Ebene die Initiative für ein **ab dem Jahr 2020** zu erlassendes **EU-weites Einsatzverbot für laute Güterwagen** sowie für ein EU-Programm zur Förderung der Umrüstung lauter Güterwagen. Das **lärmabhängige Trassenpreissystem** werden wir durch eine **stärkere Spreizung** der Trassenpreise wirksamer gestalten. Wir werden rechtlich klarstellen, dass die in der vergangenen Legislaturperiode für Schienenneubaustrecken um 5 dB(A) verschärften Lärmgrenzwerte auch für umfassende Streckenertüchtigungen im Bestandsnetz, die neue Planfeststellungsverfahren erforderlich machen, gelten.

Aus: Deutschlands Zukunft gestalten - Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 18. Legislaturperiode

Wie entwickelt sich der Verkehr?

Zentrale Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 des BMVi

Beim **Güterverkehr** macht sich die weiterhin hohe Dynamik des internationalen Handels mit seinen Auswirkungen auf grenzüberschreitende (+ 42 %) und Transitverkehre (+ 52 %) deutlich bemerkbar; auch der Binnenverkehr wächst stark an (+ 31 %). Die **Bahn** wird mit rd. **43 %** den stärksten Zuwachs bei der Verkehrsleistung haben, gefolgt vom Lkw mit rd. 39 % und dem Binnenschiff mit rd. 23 %.



Die Prognose kann nur bei positiven Rahmenbedingungen eintreten.

Quellenangabe: BMVi

Was kann der Schienengüterverkehr leisten?

Kostenbelastungen Schiene:

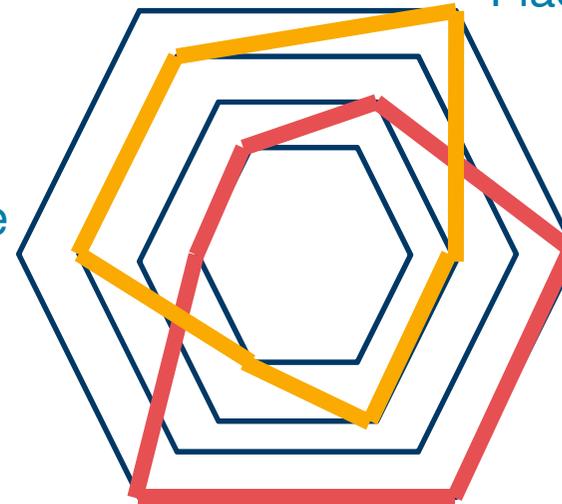
- EEG-Novelle
- Wegfall Schienenbonus
- vollständige Barrierefreiheit
- Trassengebühr
- Lärmschutz
- europäisches Zugsicherungssystem ERTMS
- Infrastrukturkosten
- mögliche ordnungspolitischen Maßnahmen

ökonomische Situation
Marge / Infrastrukturkosten

Flächenverbrauch

gesellschaftliche
Priorität / Image

Sicherheit /
Zuverlässigkeit

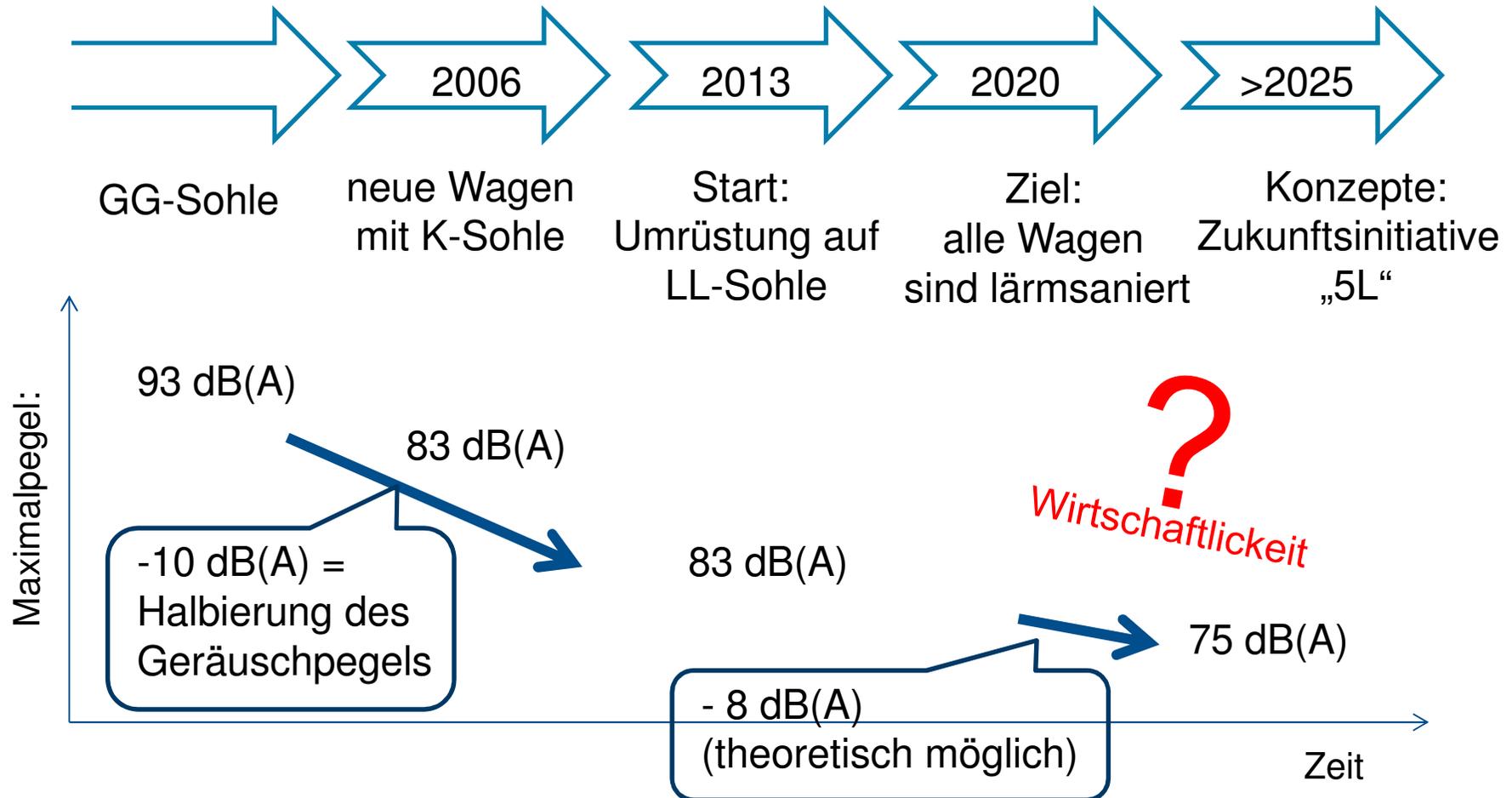


ökologische Aspekte

Arbeitsbedingungen /
sozial Standards

LKW
Bahn

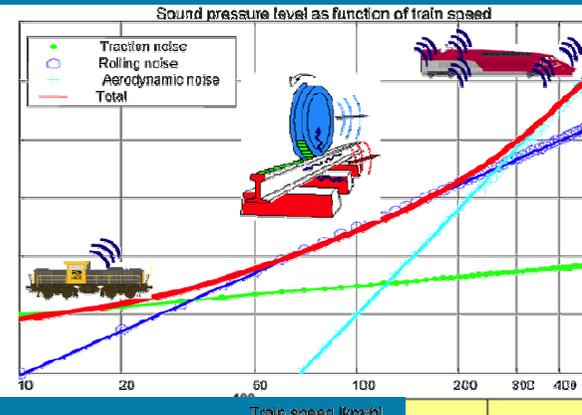
Was unternimmt der Sektor?



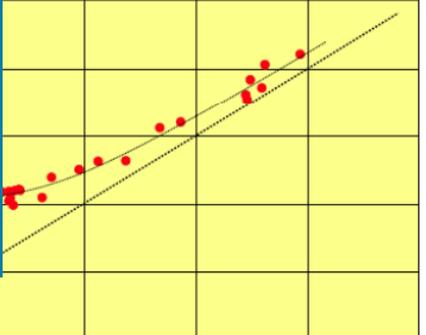
Quellenangabe: Weissbuch Innovativer Eisenbahngüterwagen 2030

Welche weiteren Maßnahmen wären möglich?

Bezeichnung des Bauteils	Einschätzung der Relevanz	geschätzter Anteil an der Geräuschemission
Schwelle	weniger relevant, außer Spezialkonstruktionen	1 – 5 %
Gleisbefestigung	irrelevant	1 %
Schiene	sehr relevant	30 – 50 %
Räder	sehr relevant	45 – 50 %

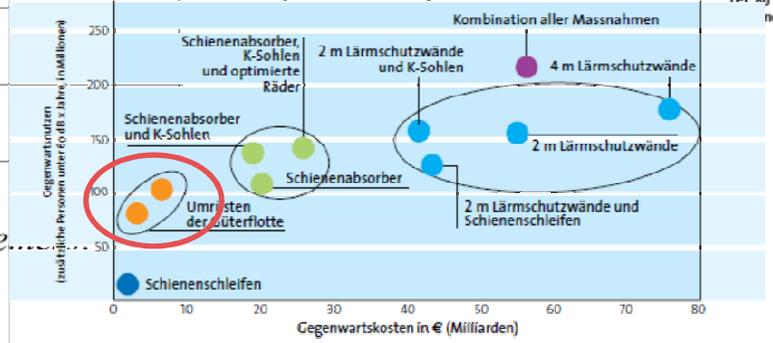


Der VDV und VPI stehen zu dem Programm der Umrüstung der Güterwagen auf leise LL Sohlen bis 2020, da es sich um effektive Maßnahmen handelt, den Lärmpegel um die Hälfte zu reduzieren.



Bremstrapez	relevant	Bremse zusammen 15 – 20 %
Bremsgestänge	relevant	
Drehgestellrahmen	irrelevant	1 %
seitliche Reibflächen	wenig relevant (indirekt)	1 – 2 %
Wagenkasten	weniger relevant, außer bei Spezialaufbauten	1 – 5 %

Kosten und Nutzen von Lärmschutzmaßnahmen
Extrapolation zu 21 europäischen Ländern

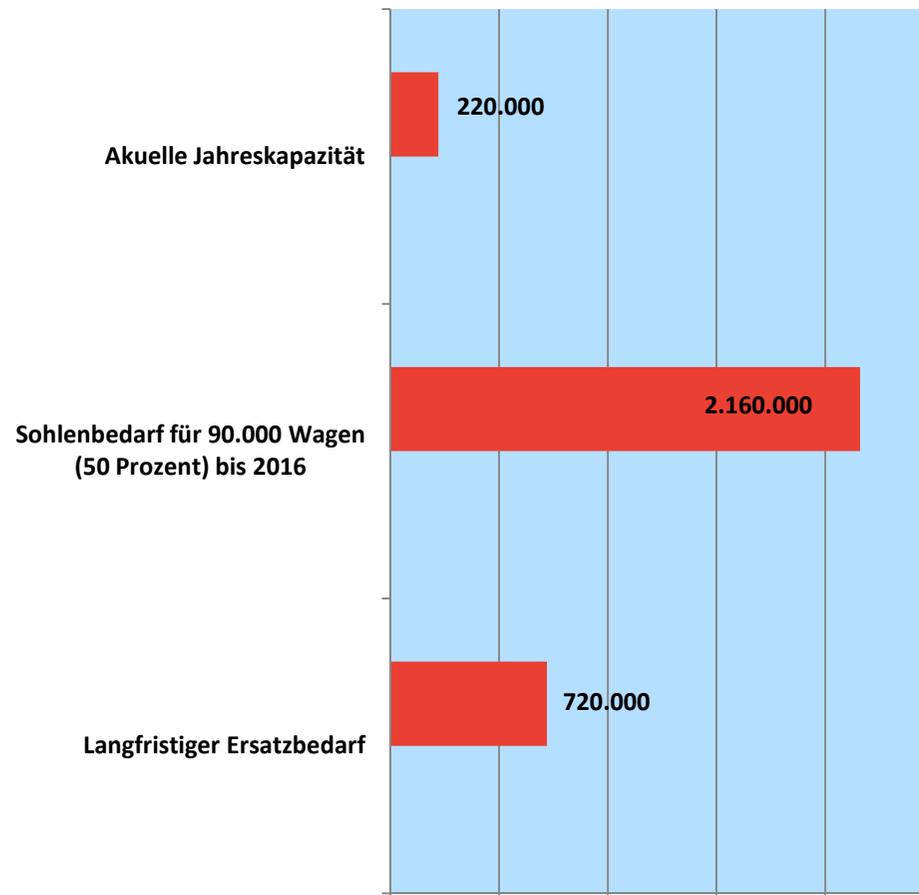


Schätzung der Schallanteile durch Wie...

Quellenangabe: Schlussbericht TPS Schriftenreihe

Neues Umrüstungsziel 2016 ist nicht erfüllbar

Problem Sohlenverfügbarkeit



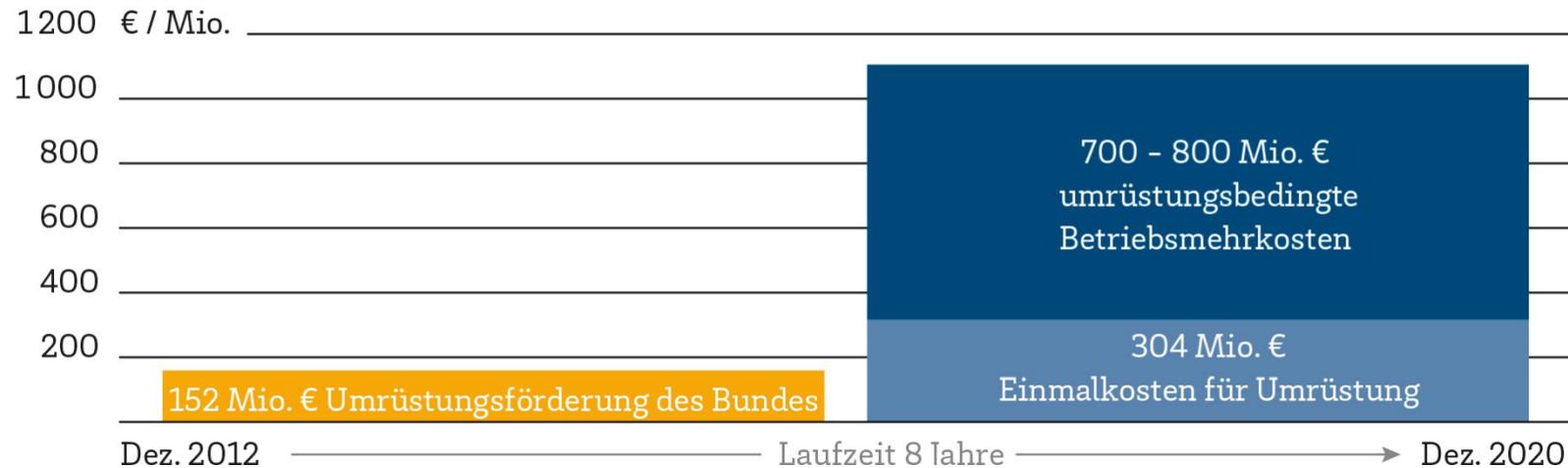
- Der zur Deckung des Bedarfs an LL-Sohlen bis 2016 erforderliche Kapazitätsaufbau wäre unsinnig
- Hersteller müssten ihre Kapazitäten höher ausbauen als für Ersatzbedarf ab 2021 benötigt
 - Folge: Überkapazitäten mit erheblichen Kostenbelastungen
 - Die Zulassung weiterer LL-Sohlen-typen und der Eintritt weiterer Lieferanten im Markt ist absehbar
 - Nach 2021 wird der Bedarf an LL-Sohlen wegen des Ausscheidens von Altwagen aus der Flotte sinken

⚡ Bis 2016 können nicht genügend Sohlen produziert werden !

Neues Umrüstungsziel 2016 ist nicht erfüllbar

Problem Lärmsanierungskosten

Schienengüterverkehr: Lärmsanierungskosten der Güterwagenflotte im Überblick



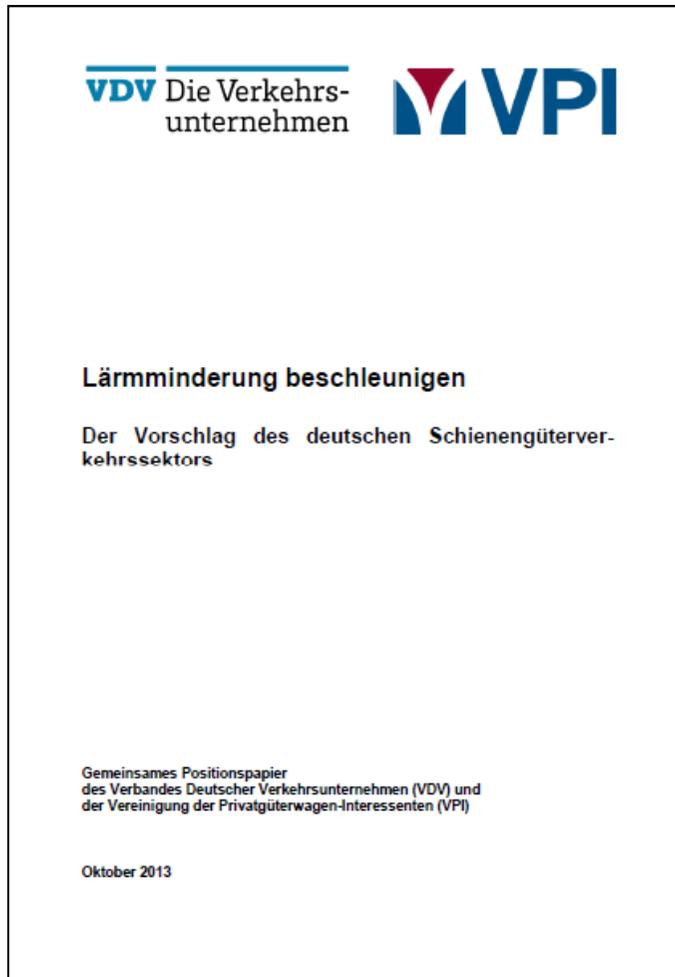
- Mehr als 1 Milliarde Euro Gesamtkosten für Umrüstung bis 2020
- Auf die Branche (EVU und WH) entfallen hiervon > 850 Millionen €
- Klare Überforderung der Bahnen und der Wagenhalter im margenschwachen Schienengüterverkehr

EVU: EisenbahnVerkehrsUnternehmen
WH: WagenHalter

⚡ Anstelle der politisch erwünschten Stärkung der Schiene droht ein Verlust an Wettbewerbsfähigkeit !

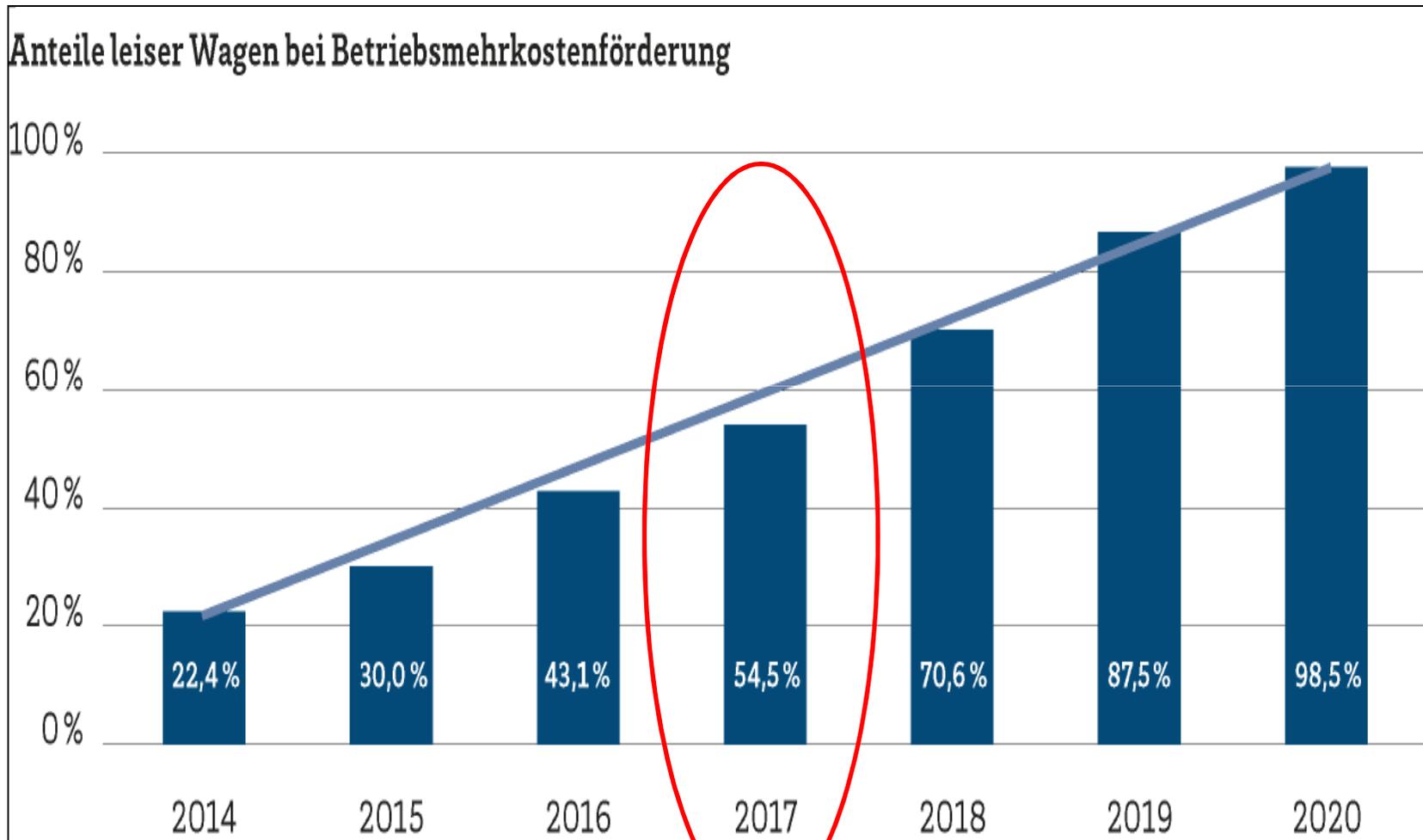
Wie kann eine schnelle Umrüstung erfolgen?

Betriebsmehrkostenförderung



- Hohe Betriebsmehrkosten umgerüsteter Fahrzeuge – 700 bis 800 Mio. Euro bis zum Jahr 2020 – gefährden die Umrüstung der Güterwagenbestandsflotte
- VDV und VPI schlagen vor, **betriebliche Mehrkosten** von Güterwagen nach Umrüstung mit LL-Sohlen über 5 Jahre, höchstens aber bis Ende 2020, mit einem **Betrag von 0,42 Eurocent/AchsKm zu bezuschussen**
- Erneuerung von mindestens der Hälfte der VPI- und VDV-Güterwagen bis Ende 2017
- Dann optimaler Hochlauf der Produktionskapazitäten für die LL-Sohle möglich
- Bis 2020 Abschluss der Erneuerung der in Deutschland agierenden Flotten

Erneuerungsverlauf der VDV- und VPI-Flotte bei Betriebsmehrkostenförderung



Die Umrüstquote des Sektors gilt nur bei Förderung der Betriebsmehrkosten

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Martin Schmitz

Geschäftsführer Technik

E schmitz@vdv.de | T +49 221 57979-123
