

# Chancen und Risiken für einen leiseren Schienenverkehr

**D**as vergangene Jahr könnte als ein Meilenstein in die Annalen der Minderung des Schienenverkehrs eingehen, sind doch dazu 2013 wichtige Weichen gestellt worden:

- Die seit längerem geplante Abschaffung des Schienenbonus beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Schienenwegen ist mit einer Änderung des Bundes-Immissionschutzgesetzes am 2. Juli 2013 auch formal auf den Weg gebracht worden. Damit wird – für Eisenbahnen ab dem 1. Januar 2015 und für Straßenbahnen ab dem 1. Januar 2019 – das Schutzniveau bei der Lärmvorsorge deutlich verbessert.

- Ende Mai 2013 hat der Internationale Eisenbahnverband UIC erstmals zwei Kunststoff-Bremssohlen für Güterwagen zugelassen (sog. LL-Sohlen), die eine kostengünstige Umrüstung der traditionellen mit Graugussklotzbremsen ausgestatteten Güterwagen erlauben, mit dem Effekt einer deutlichen Minderung der Geräuschemissionen. Damit hat eine fast 20-jährige Phase von Forschung und Entwicklung ihren guten Abschluss gefunden.

- Zeitgleich sind in Deutschland die lärmabhängigen Trassenpreise vollständig in Kraft getreten: Für laute Güterzüge wurden die Trassenpreise um 1 % angehoben, mit den Mehreinnahmen werden Trassenpreisboni für den Betrieb von umgerüsteten Güterwagen finanziert. Zusammen mit dem Ende 2012 gestarteten Förderprogramm des Bundes für umgerüstete Güterwagen liegt damit ein umfassendes – auf acht Jahre angelegtes – Anreizsystem für die Minderung des Schienenverkehrs-lärms an der Quelle vor.

- Im Juni 2013 haben sich Kommission, Rat und Parlament der EU erstmals darauf verständigt, europäische Fördergelder für die Umrüstung von Güterwagen bereitzustellen (im Rahmen der sog. „Connecting Europe Facility“, der Finanzplanung für Investitionen im Verkehrsbereich von 2014 bis 2020).

Dennoch bleiben einige Risiken bestehen:

- Die Übertragung der Abschaffung des Schienenbonus auf die – für die Minderung der Beeinträchtigungen viel wichtigere – Lärmsanierung steht noch aus.

- Der Eisenbahnsektor hält die finanziellen Anreize für die Umrüstung der Güterwagen für unzureichend, da sie die bei der Verwendung von LL-Sohlen entstehenden höheren Betriebskosten (durch stärkeren Verschleiß der

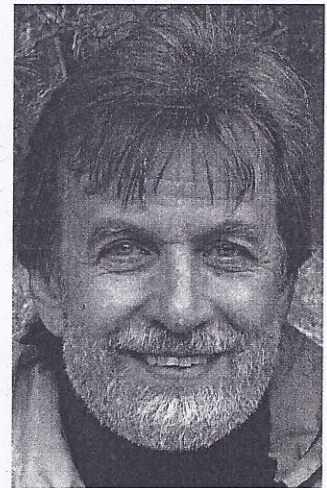
Räder und durch betriebliche Überwachungsvorgaben) nicht kompensieren. Aus betriebswirtschaftlichem Kalkül werden die Halter von Güterwagen deshalb versuchen, möglichst am Ende der Laufzeit des achtjährigen Programms umzurüsten. Die im Koalitionsvertrag durch die Regierungsparteien angekündigte Evaluierung der Umrüstung im Jahr 2016 wird deshalb bei unveränderten Randbedingungen wahrscheinlich ein negatives Ergebnis bringen. Zudem hält der Sektor die staatliche Förderung der Umrüstung für insgesamt zu gering, womit die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gefährdet ist.

Ohne zusätzliche oder fortentwickelte Instrumente bleibt deshalb der Erfolg der Umrüstung mit hohen Risiken behaftet, die von der Bevölkerung umso weniger akzeptiert werden, nachdem nun die Voraussetzungen für eine kostengünstige Umrüstung vorliegen.

Denkbar wäre eine stärkere Spreizung der Trassenpreise, wie es der Bundesrat in seiner Entschließung vom 7. Juni 2013 vorschlägt und im Koalitionsvertrag vorgesehen ist. Ein europaweites Verbot des Verkehrs von lauten Güterwagen spätestens ab dem Jahr 2020 wäre allerdings das wirkungsvollste Instrument, den Umrüstprozess zu unterstützen.

Das Problem der Wettbewerbsfähigkeit muss durch mehr Innovationen im Bahnsektor und durch konsequente und umfassende verursachergerechte Anlastung der externen Verkehrskosten für alle Verkehrsträger (z. B. durch die überfällige Einführung der Lärmkomponente in der Lkw-Maut) gelöst werden.

Schließlich: Die Umrüstung der Güterwagen ist eine notwendige, jedoch nicht hinreichende Bedingung für die ausreichende Reduzierung des Schienenverkehrs-lärms. Weitergehende Lärminderungsmaßnahmen sind erforderlich. Hierfür braucht es Anreize für Innovationen und die Förderung von Forschung und Entwicklung. Maßnahmen sind an allen Schienenfahrzeugen, nicht nur an den Güterwagen, sowie an der Infrastruktur erforderlich. Die im letzten Jahr weitgehend abgeschlossene Überarbeitung der Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge hat dazu bedauerlicherweise keinen Beitrag geleistet, da die Grenzwerte für die Fahrgeräusche nur marginal verschärft wurden.



**Michael Jäcker-Cüppers,**  
Vorsitzender des Arbeitsrings  
Lärm der DEGA, Berlin.