

GEHT DAS AUCH LEISER?

// 7 FRAGEN – 7 ANTWORTEN
ZUR LÄRMREDUZIERUNG IM
SCHIENENGÜTERVERKEHR



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E.V.

SIE HABEN FRAGEN ZUM LÄRMSCHUTZ?

// VPI GIBT IHNEN DIE ANTWORTEN DAZU!



FRAGE //

Warum sind
Güterzüge so laut? 6



FRAGE //

Geht das nicht leiser? 8



FRAGE //

Wann passiert
endlich etwas? 10



FRAGE //

Warum geht das
nicht schneller? 12



FRAGE //

Was tut die Regierung? 14



FRAGE //

Wäre ein sofortiges Verbot
nicht die beste Lösung? 16



FRAGE //

Ist es ab 2020
dann wirklich leiser? 18



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E.V.



VPI – WIR BRINGEN DIE ZUKUNFT // AUFS GLEIS

Der VPI vertritt die Interessen der privaten Halter von Güterwagen in Deutschland. Wir setzen uns ein für gute technische, rechtliche und betriebliche Rahmenbedingungen im Schienengüterverkehr. Gemeinsam bringen unsere 180 Mitgliedsunternehmen rund 69.000 Güterwagen aufs Gleis. Mit ihrer modernen Flotte bewegen sie gut die Hälfte aller Güter, die auf Deutschlands Schienen transportiert werden.

Mehr zum VPI finden Sie auch online unter:
www.vpihamburg.de



UMWELTFREUNDLICH, SICHER // UND IMMER LEISER

Geringe CO₂-Emission, kaum Feinstaubbelastung, wenig Flächenverbrauch – kein Transportmittel bringt Güter umweltfreundlicher ans Ziel als der Schienenverkehr. Auch in puncto Sicherheit überzeugt die Schiene gegenüber der Straße.

Wäre da nicht das Thema Lärm. Güterzüge sind oft laut und besonders für Anwohner vielbefahrener Strecken eine Belastung. Ihnen und allen Interessierten möchten wir Antworten auf Ihre Fragen geben. Warum sind Güterzüge eigentlich so laut? Geht es auch leiser? Und was tun die privaten Güterwagenhalter gegen den Lärm?

Die gute Nachricht vorweg: Wir werden die Lärmemission unserer Waggons halbieren. Die Planungen stehen. Bis spätestens Ende 2020 rollen alle Waggons der privaten Güterwagenhalter mit neuer Technik leiser durch Deutschland – so wie es die Bundesregierung als Ziel vorgegeben hat. Wie das funktioniert und in welchen Schritten diese Lärmreduzierung umgesetzt werden kann, möchten wir Ihnen auf den folgenden Seiten erläutern.



FRAGE //

WARUM SIND GÜTERZÜGE SO LAUT?



LÄRMQUELLE NUMMER 1 SIND DIE RÄDER.

Rollgeräusche sind heute die Hauptquelle für den Lärm, der von Güterzügen ausgeht. Ursache hierfür sind die traditionell an Güterwaggons eingebauten Bremsklötze aus Grauguss. Sie rauhen die Laufflächen der Räder bei jedem Bremsvorgang auf. Raue Radlauf-
flächen aber verursachen Lärm. Verglichen mit einem glatten Rad rollen sie etwa doppelt so laut auf der Schiene. Auch andere Faktoren haben Einfluss auf die Lautstärke des Güterzuges: der Zustand des Gleises zum Beispiel oder die Lauf- und Motorengeräusche der Lok.

*Grauguss-Bremsen rauhen die Räder auf –
und lassen sie lauter über die Schiene rollen.*



FRAGE //

GEHT DAS NICHT LEISER?



DURCHAUS. DIE FLÜSTERBREMSE KANN DEN LÄRM HALBIEREN.

Um Schienenlärm effektiv zu reduzieren, setzt man am besten an der Quelle an: zum Beispiel am Fahrzeug. Dank technischer Innovation können wir heute Güterwagen aufs Gleis bringen, die nur noch halb so laut fahren. Möglich machen das die neuen Verbundstoff-Bremssohlen, die sogenannten Flüsterbremsen. Anders als die alte Bremstechnik mit Grauguss-Sohlen rauhen sie die Räder nicht auf. Im Gegenteil, sie glätten die Laufflächen. Der Effekt ist beeindruckend: Ein glattes Rad auf glatter Schiene verursacht etwa zehn Dezibel weniger Lärm – das entspricht einer Halbierung des Rollgeräusches.

Damit der Güterzug als Ganzes entsprechend lärmgemindert fährt, müssen 80 Prozent der Waggons mit den neuen Verbundstoff-Bremssohlen ausgestattet sein. Ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände und die Instandhaltung des Schienennetzes, etwa der regelmäßige Schienenschliff, sind wichtige Ergänzungen zur direkten Lärmmin-derung am Fahrzeug. Sie wirken jedoch nur lokal, während Maßnahmen am Waggon den Lärm auf dem gesamten Streckennetz reduzieren.

*Glattes Rad auf glatter Schiene:
Das reduziert die Rollgeräusche um zehn Dezibel.*



FRAGE //

WANN PASSIERT ENDLICH ETWAS?



DIE UMSTELLUNG LÄUFT. BIS ENDE 2020 SIND ALLE UNSERE WAGEN LEISE.

Tag für Tag zehn neue leise Güterwagen, 3.500 jedes Jahr – die privaten Halter setzen auf nachhaltige Flottenerneuerung. Sie bauen einen hochmodernen Fuhrpark auf, der mit Flüsterbremsen fährt. Waggon für Waggon stellen sie ihre älteren Güterwagen mit konventioneller Bremstechnik außer Dienst. Was an älteren Wagen im Bestand verbleibt, wird auf Flüsterbremsen umgerüstet.

Ende 2020 rollt die private Flotte leise durchs Land – dazu haben sich die VPI-Mitgliedsunternehmen bekannt. Für die Flottenerneuerung erbringen sie als Halter milliardenschwere Investitionen. Insgesamt verkehrten 2014 bereits rund 19.000 leise Wagen privater Vermietgesellschaften auf dem Gleisnetz. So sorgen die privaten Güterwagenhalter für den bestmöglichen Lärmschutz direkt an der Quelle – dem Waggon.

*Jedes Jahr 3.500 neue Waggons mit Flüsterbremse –
die privaten Halter investieren in eine leise Zukunft.*



FRAGE //

WARUM GEHT DAS NICHT SCHNELLER?



TECHNISCHE UND FINANZIELLE HÜRDEN BREMSEN DAS TEMPO DER ERNEUERUNG.

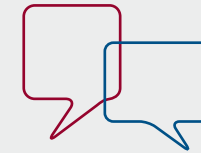
Die privaten Wagenhalter nehmen das Ziel Lärmreduzierung sehr ernst. Was sofort möglich ist, wird deshalb auch sofort gemacht. Einer kurzfristigen Umstellung der kompletten Bestandsflotte auf die Flüsterbremse stehen allerdings technische und wirtschaftliche Hürden im Weg. Weder sind am Markt zu vertretbaren Konditionen genügend Verbundstoff-Bremssohlen verfügbar, um alle Wagen sofort umzurüsten, noch kann der Markt auf die Schnelle leise Neuwagen in so großer Zahl anbieten. Die aktuellen Produktions- und Werkstattkapazitäten kommen hier an ihre Grenzen. Zudem übersteigt eine kurzfristige Umstellung die finanzielle Belastungsfähigkeit der Vermietgesellschaften und des Verkehrsträgers Schiene. Der Aufbau einer Flotte mit modernen, leisen Wagen erfordert große Investitionen, die nicht von heute auf morgen erbracht werden können.

*Die Umstellung auf Flüsterbremse
erfordert Investitionen in Milliardenhöhe.*



FRAGE //

WAS TUT DIE REGIERUNG?



BERLIN FÖRDERT DIE UMRÜSTUNG – LEIDER AM BEDARF VORBEI.

Der Bund unterstützt die Umrüstung von Waggons auf die leise Bremstechnik mit einem Förderprogramm in Höhe von 152 Millionen Euro. Haltern, die ihre alten Waggons umrüsten, wird aus diesem Topf etwa die Hälfte ihrer einmaligen Kosten erstattet. Noch stärker als die Umrüstkosten belasten die Halter aber die höheren Betriebskosten der neuen Technik: Flüsterbremsen sind wesentlich wartungsintensiver als die alten Grauguss-Bremsen und verursachen etwa 20 Prozent Mehrkosten pro gefahrenem Kilometer. Hierfür gibt es keine Förderung. Ebenfalls nicht gefördert wird die Anschaffung neuer Waggons mit Flüsterbremsen. Die privaten Halter setzen jedoch vor allem auf nachhaltige Flottenerneuerung statt auf Umrüstung alter Waggons. Die milliardenschweren Investitionen hierfür müssen sie ohne Unterstützung schultern.

Der zweite Förderansatz des Bundes erfolgt über die Trassenpreisgestaltung: Leise Waggons zahlen seit 2013 geringere Trassenentgelte für die Schienennutzung als laute. Doch von den günstigeren Trassenpreisen profitieren die Eisenbahnverkehrsunternehmen, nicht aber die Wagenhalter.

Die öffentlichen Förderprogramme berücksichtigen die Kosten der privaten Halter für Neubau und Umrüstung kaum.



FRAGE //

WÄRE EIN SOFORTIGES VERBOT NICHT DIE BESTE LÖSUNG?



NEIN, WEIL DANN DIE MITTEL FÜR DIE LEISE TECHNIK FEHLEN.

Der Wunsch nach einem sofortigen Verbot der alten Grauguss-Bremstechnik ist verständlich. Alle Wagenhalter brauchen jedoch eine Übergangsfrist, um die Umstellung ihres Fuhrparks technisch und wirtschaftlich zu bewältigen. Ein komplettes Verbot oder Einschränkungen wie Tempolimits und Nachtfahrverbote für nicht umgerüstete Waggons würden die Transportkapazitäten auf der Schiene erheblich reduzieren – und zu Einnahmeverlusten in Milliardenhöhe führen. In letzter Konsequenz fehlen den Haltern von Eisenbahngüterwagen dann die Mittel, um in neue leise Waggons oder in die Umrüstung zu investieren.

Weniger Güterverkehr auf der Schiene führt zudem zu mehr Transport auf der Straße – mit entsprechenden Folgen für Umwelt und Sicherheit. Die Gutachter der VIA Consulting und Railistics haben ermittelt, dass alleine bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Schiene in der Zeit von 22 bis 6 Uhr rund vier Millionen LKW-Ladungen mehr pro Jahr auf der Straße transportiert würden.

Wird der Schienenverkehr beschränkt, rollen vier Millionen LKW-Ladungen pro Jahr mehr über die Straße.



FRAGE //

IST ES AB 2020 DANN WIRKLICH LEISER?



DER GÜTERZUG ROLLT LEISE INS NEUE JAHRZEHNT – WENN ALLE MITMACHEN!

Für alle Güterzüge, die mit deutschen Waggons fahren, gilt: Ja, sie werden erheblich leiser sein. Dank der modernen Bremstechnik verursachen sie spätestens Ende 2020 zehn Dezibel weniger Lärm, was einer Halbierung der Rollgeräusche für das menschliche Gehör entspricht.

Da Güterzüge oft aus Waggons verschiedener Herkunftsländer zusammengestellt werden, sind wir in puncto Lärminderung jedoch darauf angewiesen, dass auch ausländische Halter mitziehen. Nur wenn mindestens acht von zehn Waggons eines Güterzuges leise rollen, erzielen wir den gewünschten Effekt von 50 Prozent weniger Lärm. Für einen erfolgreichen Lärmschutz brauchen wir deshalb eine europäische Lösung – mit klaren zeitlichen Perspektiven und wirksamen Förderprogrammen. Hier steht die Bundesregierung in der Pflicht, ein klares Signal zu setzen. Sonst droht das Engagement der deutschen Wagenhalter zu verpuffen.

Lärmschutz braucht eine europäische Lösung.



VPI – WIR STELLEN DIE WEICHEN

// AUF LEISE

In fünf Statements hat der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) seine Position zum Thema Lärm zusammengefasst – und sich klar zum Ziel der Halbierung des Schienenlärms bis Ende 2020 bekannt.

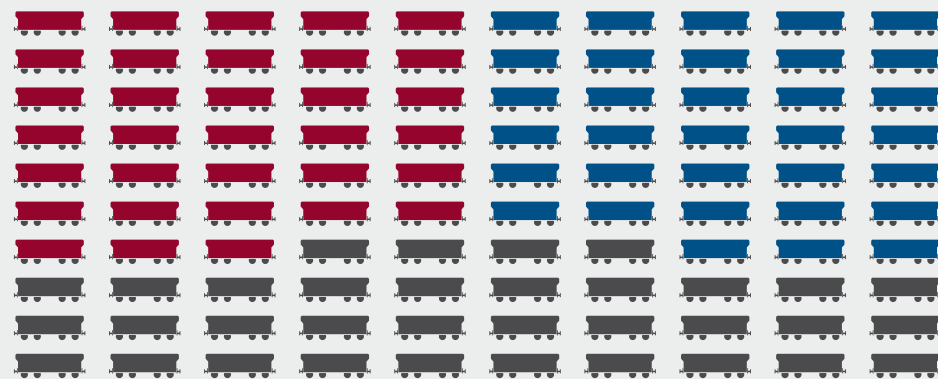
- // 1 Schienengüterverkehr muss leiser werden – die privaten Güterwagenhalter sind dabei!
- // 2 Zug um Zug – bis Ende 2020 rollt die gesamte private Flotte leise durchs Land.
- // 3 Die privaten Halter setzen auf die Flüsterbremse.
- // 4 Fair bleiben! Gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger.
- // 5 Einseitige Belastungen durch externe Kosten? Ohne Ausgleich geht es nicht!




ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

// VPI

IN DEUTSCHLAND VERKEHRENDE GÜTERWAGGONS

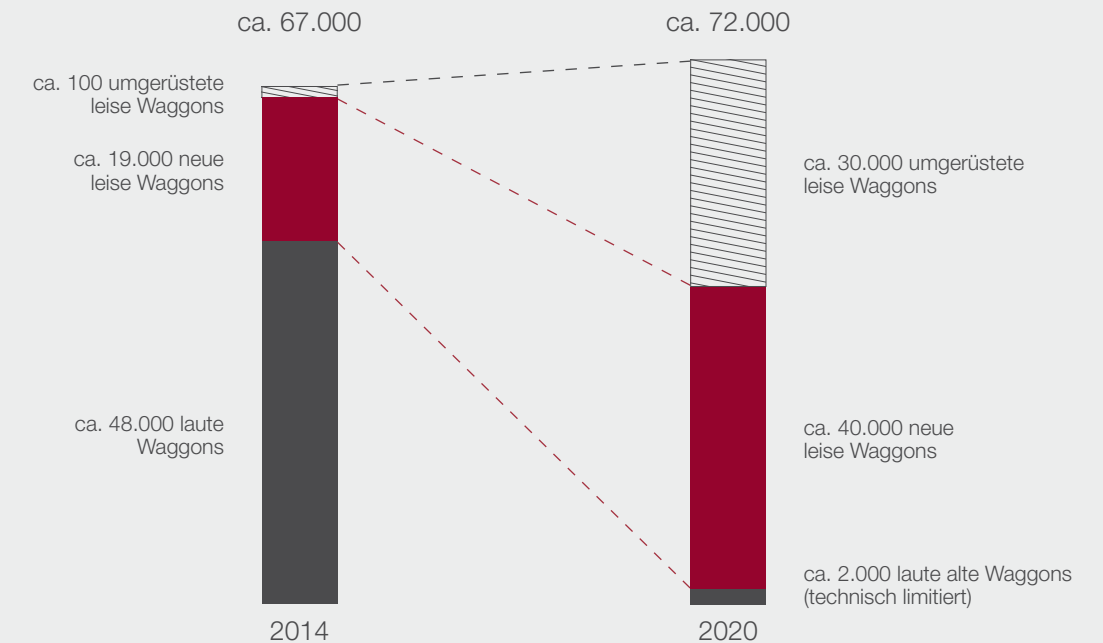
Auf dem Schienennetz in Deutschland verkehren etwa 180.000 Güterwagen. Ein Drittel, also rund 60.000 Wagen, sind im Besitz von DB Schenker Rail, ein Drittel gehört deutschen privaten Wagenhaltern. Weitere 60.000 Wagen setzen ausländische Halter aufs Gleis.



-  1/3 Wagen der DB Schenker Rail
-  1/3 Wagen deutscher privater Halter
-  1/3 Wagen ausländischer Halter

PRIVATE GÜTERWAGEN: LEISE BIS ENDE 2020

Ende 2020 wird die gesamte private Flotte in Deutschland mit Flüsterbremsen fahren: 40.000 neue Wagen und weitere 20.000 umgerüstete Wagen.

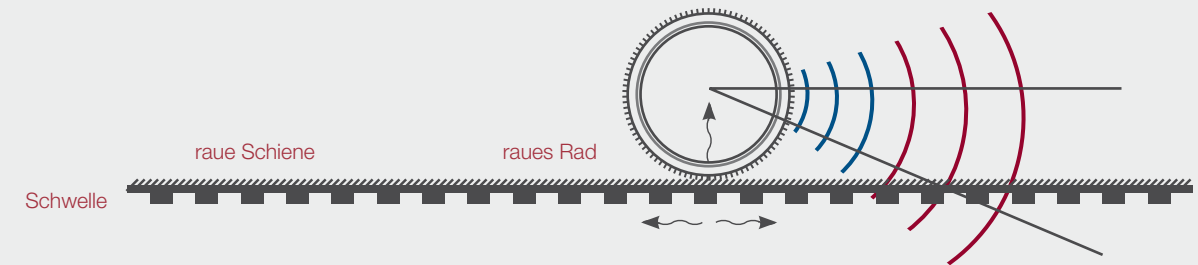




LÄRMMINDERUNG DURCH DIE FLÜSTERBREMSE

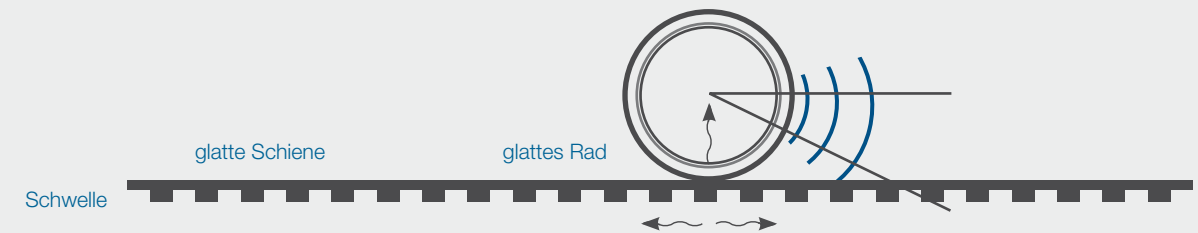
// Raues Rad

Durch Grauguss-Bremssohlen aufgeraute Laufräder verursachen erhebliche Rollgeräusche und machen den Güterzug laut.



// Glattes Rad

Durch Verbundstoff-Bremssohlen, den sogenannten Flüsterbremsen, bleiben die Laufräder glatt und rollen messbar leiser auf dem Gleis. Sie verursachen zehn Dezibel weniger Schall-emission und halbieren so die Rollgeräusche.





IMPRESSUM

VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT

Jürgen Tuscher

KONZEPTION UND REDAKTION

elbgold | Büro für Außenwirkung

www.elbgold.biz

KONZEPT UND GESTALTUNG

MENNEKEN'S Communications

www.mennekens.de



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E.V.

Vorsitzender: Malte Lawrenz
Geschäftsführer: Jürgen Tuscher
Mattentwiete 5 | 20457 Hamburg

Telefon: +49 (0)40 22 659 21 – 0
Telefax: +49 (0)40 22 659 21 – 19
E-Mail: mail@vpihamburg.de

www.vpihamburg.de