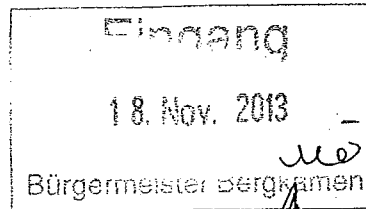




Reiner Latsch
Konzernbevollmächtigter für das Land
Nordrhein-Westfalen

Stadt Bergkamen
Der Bürgermeister
Herrn
Roland Schäfer
Rathausplatz 1
59192 Bergkamen



15. November 2013

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

vielen Dank für Schreiben, dass am 21. Oktober in Berlin eingegangen ist. Die Resolution war uns inzwischen auch von MdL Frau Scharrenbach überreicht worden.

Im Rahmen des Gesamtkonzepts für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesschienenstrecken sind zurzeit bundesweit weit über 1.000 Ortsdurchfahrten in der Bearbeitung. Insgesamt ist für über weitere 2.500 Ortsdurchfahrten eine Lärmsanierung nach den Kriterien der Förderrichtlinie geboten bzw. zu untersuchen. Für das Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung“ hat der Bund derzeit 100 Mio. € p.a. in den Bundeshaushalt eingestellt.

Auf Grund des feststehenden Budgets werden für die noch anstehenden bzw. sich in der Bearbeitung befindlichen Lärmsanierungsmaßnahmen leider noch einige Jahre erforderlich sein. Weitere Informationen zu den laufenden Projekten können auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter der Rubrik Schiene, Programm Lärmsanierung in der Anlage 3, Langfassung, abgerufen werden.

(<http://www.bmvbs.de/Verkehr/Schiene-1460/Laermschutz.htm>)

Die Ortsdurchfahrt Bergkamen ist im Gesamtkonzept der Lärmsanierung an Schienenwegen unter der laufenden Nummer 53 mit einer Priorisierungskennzahl von 4,808 aufgeführt, so dass Lärmsanierungsmaßnahmen in Bergkamen kurzfristig nicht möglich sein werden.

Die Notwendigkeit der Lärmreduktion ist uns nichtsdestotrotz sehr wohl bewusst. Für die Deutsche Bahn ist die Reduzierung des Schienenlärms ein zentrales Unternehmensziel, der Lärm soll bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 halbiert werden. Wir werden das Ziel "Mehr Verkehr auf die Schiene" nur erreichen, wenn wir durch eine erfolgreiche Lärminderung die Akzeptanz für den Verkehrsträger Schiene erhalten.

...

Ein wesentlicher Bestandteil ist hierbei die Lärmreduktion der Güterwagen. Nicht zuletzt deshalb hat die DB gemeinsam mit dem Bund die Entwicklung der sog. "Flüsterbremse" vorangetrieben. Bereits seit 2001 beschafft die DB AG alle neuen Güterwagen mit leisen Bremsen. Aktuell sind über 7.600 leise Güterwagen bei DB Schenker Rail im Einsatz. Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 wurde das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt. Hiermit soll die Umrüstung der Güterwagen unterstützt werden. Die Zielstellung der DB besteht unverändert darin, alle Güterwagen der DB Schenker Rail bis 2020 umzurüsten. Die bestehende Förderung des Bundes ist ein wichtiger Baustein, um bei der Lärminderung voranzukommen ohne den Schienengüterverkehr in seiner Wettbewerbssituation zu gefährden.

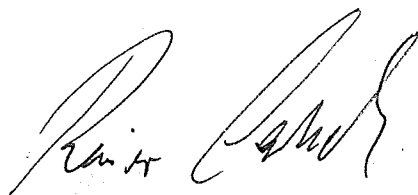
Durch den Einbezug der Betriebsmehrkosten umgerüsteter Fahrzeuge in die Förderung würde dieser Zielstellung noch besser entsprochen und die Umrüstung beschleunigt werden. Nachrichtlich darf ich Ihnen hierzu die Position des VDV / VPI beifügen die dokumentiert, dass es sich hierbei nicht nur um eine Herausforderung für die DB AG handelt, sondern die Problemlage den gesamten Eisenbahnsektor betrifft.

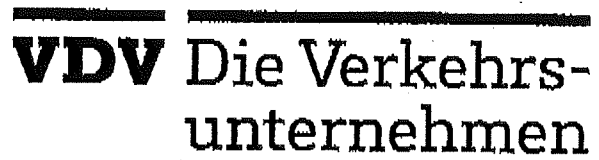
Aufbauend auf diese von uns allen getragene Zielstellung möchte ich in Bezug auf die von Ihnen beigefügte Resolution auf den Punkt Ordnungsrecht eingehen. Nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. Nachtfahrverbote würden den Schienengüterverkehr erheblich schwächen. Sie führen zu Kapazitätsminderungen, nicht kundengerechten Angeboten und unweigerlich zu Kostenerhöhungen, die eine Verlagerung von Verkehr auf andere Verkehrsträger zur Folge hätten.

Neben den Belastungen und damit verbundenen erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen für den Eisenbahnsektor würden auch Umweltziele konterkariert. Das von allen Beteiligten gewünschte verbesserte Zusammenspiel der Verkehrsträger, eine starke Rolle der Verkehrsträgers Schiene, all dies würde ins Gegenteil verkehrt. Ohne einen starken Verkehrsträger Schiene sind die energie-, klima- und umweltpolitischen Ziele im Verkehrssektor nicht erreichbar.

Ich danke Ihnen für Ihr Engagement und Ihre Unterstützung, das Thema Lärminderung voranzutreiben und hiermit die Wettbewerbsposition des Verkehrsträgers Schiene zu stärken.

Mit freundlichen Grüßen





Lärminderung beschleunigen

Der Vorschlag des deutschen Schienengüterverkehrssektors

**Gemeinsames Positionspapier
des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und
der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI)**

Oktober 2013

Halbierung des Schienenlärms bis 2020

Der Verkehrslärm ist in den vergangenen Jahren ins Zentrum der Verkehrspolitik gerückt. Das wachsende Verkehrsaufkommen hat vor allem an Flughäfen, Straßen und Eisenbahnstrecken die Lärmbelastung deutlich verstärkt und in der Folge zu wachsenden Bürgerprotesten und politischer Sensibilisierung geführt.

Lärm ist insbesondere auch die ökologische Achillesferse des klimafreundlichen, energiesparenden und sicheren Schienengüterverkehrs. Die verkehrspolitisch gewünschte weitere Stärkung des Schienengüterverkehrs setzt eine signifikante Minderung des von ihm erzeugten Lärms voraus.

VDV und VPI unterstützen deshalb ausdrücklich das Ziel der Verkehrspolitik, die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr bis zum Jahr 2020 zu halbieren.

Lärmsanierung der Güterwagenflotte

Die unumstritten effizientesten Methoden zur Minderung des Schienengüterverkehrslärms sind im Verbund die Umrüstung der Bestands-Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen und die Flottenerneuerung auf TSI-Noise-Standard, mit Einsatz der sogenannten „Flüsterbremsen“. Seit Juni 2013 sind nach langer Entwicklungs- und Erprobungszeit auch die LL-Sohlen zugelassen und unter Auflagen einsetzbar. Die herkömmlichen Graugussbremssohlen an den Bestandswagen können nun ohne größere Umbauten durch „Flüsterbremsen“ ersetzt werden.

VDV und VPI sehen mit der Zulassung der LL-Sohle die große Chance, die Lärminderungsziele der Bundesregierung bis 2020 umsetzen zu können.

Umrüstung und Betrieb der Güterwagenflotten mit LL-Sohlen sind jedoch mit Mehrkosten verbunden, die die Unternehmen des Schienengüterverkehrs im harten intermodalen Wettbewerbsumfeld nicht ohne erhebliche Einbußen an Wettbewerbsfähigkeit schultern können.

Umrüstkosten bei Einsatz von LL-Sohlen

Bei der erstmaligen Ausrüstung eines Güterwagens mit LL-Sohlen fallen gegenüber dem bloßen Austausch herkömmlicher Graugussbremssohlen Mehrkosten an – für einen vierachsigen Wagen in Höhe von 1.688 Euro¹.

¹ Pilot- und Innovationsprogramm "Leiser Güterverkehr", Abschlussbericht der Vorsitzenden der Arbeitsgruppe 3 – Wagenverfolgung und Trassenpreisgestaltung, S. 46. Der Betrag von 1688,- Euro ist als unterer Eckwert für die Umrüstkosten eines vierachsigen Güterwagens zu interpretieren. Auf Basis der Betriebsversuche mit LL-Sohlen ist aus Unternehmenssicht für die Umrüstung eines vierachsigen Güterwagens von durchschnittlichen Kosten in Höhe von 1964,- Euro auszugehen.

Bundesförderung der Umrüstkosten

Für die reinen Umrüstkosten von Güterwagen stellt die Bundesregierung im Zeitraum von 2013 bis 2020 einen Gesamtbetrag von 152 Mio. Euro zur Verfügung. Die Förderung erfolgt laufleistungsabhängig mit 0,5 Eurocent pro Achs-Kilometer und ist auf 50 Prozent der standardisierten Umrüstkosten bzw. 844 Euro für einen vierachsigen Güterwagen begrenzt.

Lärmabhängiges Trassenpreissystem der DB Netz AG

Darüber hinaus wird bei der DB Netz AG seit dem 1. Juni 2013 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem (laTPS) angewendet. Für „laute Züge“ ist von den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Aufschlag zu zahlen. Der Einsatz umgerüsteter Güterwagen wird im Gegenzug laufleistungsabhängig mit einem Bonus von 0,5 Eurocent pro Achs-Kilometer honoriert. Die maximale Bonushöhe beträgt analog zum Förderprogramm der Bundesregierung 211 Euro je Achse (oder 844 Euro für einen vierachsigen Güterwagen).

Bisher ist nicht erkennbar, ob und wie die von den EVU vereinnahmten Boni für den Einsatz umgerüsteter Güterwagen ganz oder teilweise an die Wagenhalter transferiert werden. Dies bleibt dem künftigen Marktprozess überlassen. Die Bonussumme wird jedenfalls vollständig von den EVU über Zuschläge zu den Trassenpreisen finanziert, stellt also keine ökonomische Entlastung des Sektors dar.

Hohe Betriebsmehrkosten gefährden schnelle Umrüstung

Neben den Umrüstkosten verursachen Verbundstoffbremssohlen gegenüber herkömmlichen Graugussbremssohlen signifikant höhere Betriebskosten, weil Radsätze häufiger inspiziert und reprofiliert werden müssen und auch die LL-Sohlen selbst deutlich teurer sind. Diese Betriebsmehrkosten belaufen sich unter Berücksichtigung der auflagenbedingten Mehrkosten aus der Zulassung der LL-Sohlen auf 0,7 Eurocent/Achskilometer.

In den acht Jahren des von der Bundesregierung aufgelegten Umrüstprogramms würden sich unter Berücksichtigung der in der Zulassung der LL-Sohle formulierten Auflagen allein die betrieblichen Mehrkosten für einen zu Beginn der Programmlaufzeit umgerüsteten vierachsigen Güterwagen bei einer jährlichen Laufleistung von 30.000 km in der Summe auf etwa 6.700 Euro belaufen. Das BMVBS hatte für diesen Zeitraum auf dem Kenntnisstand von 2012 bei kontinuierlicher Umrüstung der gesamten Flotte in der Summe zusätzliche Betriebskosten in Höhe von 445 Mio. Euro erwartet. Unter Berücksichtigung der Kostenwirkungen, die sich aus den jetzt konkretisierten Auflagen in der Zulassung der LL-Sohle ergeben, fallen nun bei gleichmäßiger Verteilung der Umrüstung bis zum Jahre 2020 insgesamt umrüstungsbedingte Betriebsmehrkosten von 700 bis 800 Mio. Euro an.

Eine Förderung dieser betrieblichen Mehrkosten ist derzeit weder in der Bundesrepublik Deutschland noch auf europäischer Ebene vorgesehen, obwohl die Unternehmen wesentlich mehr durch die Mehrkosten für den laufenden Betrieb als durch die Einmalkosten der Umrüstung belastet werden.

Die Kosten der Lärminderung können – auch weil der LKW über die Lkw-Maut nicht mit Lärmkosten belastet wird – nicht oder nicht nennenswert an den Markt weitergegeben werden. Der intensive Wettbewerbsdruck vor allem der Lkw-Branche führt dazu, Umrüstungsaktivitäten soweit wie möglich in die Zukunft zu verschieben, um leistungsabhängige Betriebsmehrkosten zu vermeiden.

Die hohen Betriebsmehrkosten umgerüsteter Fahrzeuge gefährden die schnelle Umrüstung der Güterwagenbestandsflotte.

Anreize zur Umrüstung durch Förderung der Betriebsmehrkosten unterstützen

Eine angemessene Förderung der betrieblichen Mehrkosten mindert den retardierenden Effekt und verstärkt ohne Gefahr von Verkehrsverlusten den Anreiz, den Umrüstungsprozess deutlich zu beschleunigen und gerade auch Wagen mit hoher Laufleistung früher mit „Flüsterbremsen“ auszustatten.

Eine solche öffentliche Förderung zusätzlicher Betriebskosten im Anschluss an die Umrüstung von Güterwagen mit LL-Sohlen ist nach Europäischem Beihilferecht für einen befristeten Zeitraum von 5 Jahren in einer Höhe von bis zu 60 Prozent zulässig.

VDV und VPI schlagen vor, die betrieblichen 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.

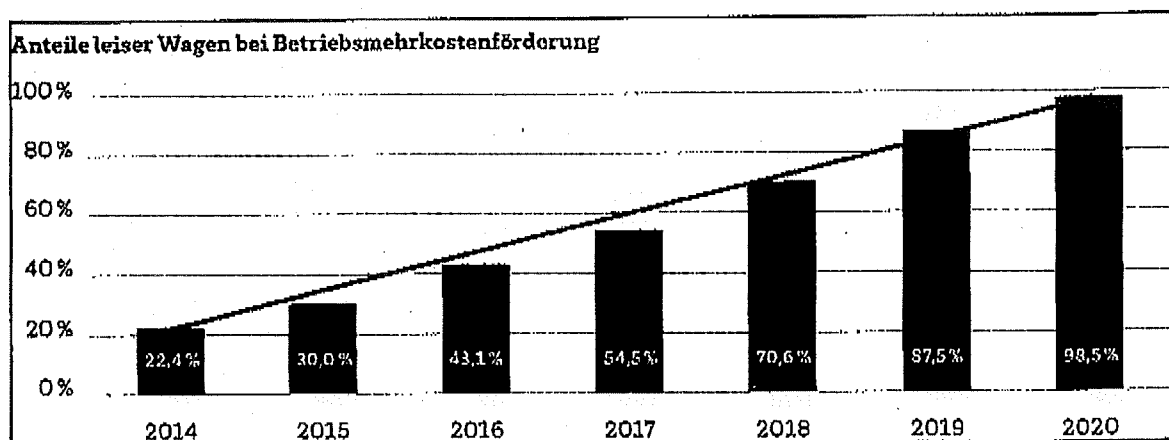
Auch bei einer solchen öffentlichen Förderung bleibt die Umrüstung für den Sektor eine große Herausforderung, die das Wirtschaftsergebnis der Unternehmen bis 2020 in der Summe mit mindestens 430 Mio. Euro belastet.

Zügiger Ausbau der leisen Wagenflotte bei Förderung der betrieblichen Mehrkosten

Die Mitgliedsunternehmen von VDV und VPI halten etwa zwei Drittel der in Deutschland eingesetzten Güterwagen, ihr Laufleistungsanteil liegt noch deutlich darüber.

Die beschriebene Förderung der Betriebsmehrkosten umgerüsteter Güterwagen würde es den Unternehmen ermöglichen, den Wagenpark im Vergleich zum Status quo schneller auf LL-Sohlen umzurüsten. Die Lärminderungsziele der Politik und hörbare Entlastungswirkungen für die vom Schienenlärm betroffene Bevölkerung könnten auf diesem Weg deutlich früher erreicht werden.

Bereits in 2015 kann ein Anteil von etwa 30 Prozent leiser Wagen erreicht werden. Im Jahr 2017 können bereits mehr als die Hälfte aller Güterwagen der VPI- und VDV-Unternehmen mit Flüsterbremsen ausgerüstet sein. In den Jahren 2018 bis 2020 wird die Lärmsanierung bzw. die Erneuerung der in Deutschland agierenden Flotten der VDV- und VPI-Unternehmen abgeschlossen sein. Im Bestand verbleibende graugussgebremste Wagen werden danach – von eng begrenzten Ausnahmen, z. B. Schwerlastwagen für Spezialtransporte – nicht mehr in Deutschland eingesetzt bzw. ausgemustert.



VDV und VPI erkennen den Wunsch der Politik und der vom Schienenlärm betroffenen Bevölkerung an, den Erfolg der Lärmsanierung der Güterwagenflotte durch ordnungs- und preispolitische Maßnahmen nach 2020 abzusichern. Durch die Förderung auch der Betriebsmehrkosten ist eine zügige und breitbandige Umrüstung seitens der Wagenhalter machbar. Dann sind aus Sicht des Sektors ohne Gefahr von intermodalen Verwerfungen auch Regelungen vertretbar, die ab 2021 den Einsatz lauter Güterwagen faktisch unmöglich machen.