



Rail Cargo Group
Member of ÖBB



Lärmschutz im Schienengüterverkehr

Aktueller Stand und Rahmenbedingungen aus der Sicht der betroffenen Unternehmen

Gemeinsames Positionspapier des österreichischen Schienengüterverkehrssektors

Oktober 2014



Ausgangslage

Die Bahn ist ein klimafreundlicher und nachhaltiger Verkehrsträger. Eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene nützt dem Klima, der Umwelt und somit der Bevölkerung. Dementsprechend sieht das EU-Verkehrsweißbuch 2011 für den Schienengüterverkehr ambitionierte Verlagerungsziele von 30 Prozent des Straßenverkehrs über 300 km bis 2020 und 50 Prozent des Straßenverkehrs bis 2050 auf die Schiene vor. Um diese wesentlichen und richtigen Ziele zu erreichen, ist es notwendig, die einzige negative Umweltauswirkung des Schienengüterverkehrs – den Bahnlärm – zu reduzieren und damit seine gesellschaftliche Akzeptanz zu verbessern.

Der Eisenbahnverkehrslärm wird in Europa unterschiedlich als Belastung wahrgenommen. In bestimmten Ländern Westeuropas und entlang der wichtigsten Güterverkehrskorridore ist die Belastung durch die Bahn am größten. Zunehmend mobilisiert dieses Problem speziell an diesen Brennpunkten die Bürger und damit die Politik.

Die europäischen Güterbahnen sowie die Bereitsteller von Wagenmaterial, die Wagenhalter, begrüßen die Ziele der Europäischen Union bezogen auf die Verkehrsverlagerung, sind sich aber bewusst, dass eine derartige Verkehrszunahme nur Hand in Hand mit einer steigenden Akzeptanz des wachsenden Verkehrs in der Bevölkerung umsetzbar ist.

Lärmproblematik und Rahmenbedingungen

Maßnahmen zu Lärmreduzierung wurden und werden seit vielen Jahren umgesetzt. Auf Seiten der Infrastruktur werden vor allem Schallschutzwände und Schallschutzfenster eingesetzt bzw. gefördert. Besonders in stark belasteten Gebieten führt diese Vorgehensweise zu einer spürbaren Entlastung der Bevölkerung. Grundsätzlich ist jede infrastrukturelle Maßnahme jedoch von örtlich begrenzter Wirkung.

Die unbestritten effizienteste Möglichkeit zur Lärmsanierung sind Maßnahmen am Fahrzeug selbst, diese wirken zudem auch flächendeckend. Das bedeutet, das durch den Kontakt von Rad und Schiene entstehenden Geräusch zu minimieren. Durch diese Bekämpfung des Lärms an der Quelle kann der wahrnehmbare Lärm des Güterwagens um bis zu 50 Prozent gesenkt werden. Seitens der Europäischen Union reagierte man auf diese Möglichkeiten mit den Interoperabilitätsrichtlinien und den zugehörigen Technischen Spezifikationen (TSI), die seit 2006 gelten. Das heißt alle seit 2006 neu gebauten Güterwagen sind bereits lärmarm unterwegs.

Das Problem stellen die „alten“ Güterwagen dar, die mit einer Nutzungsdauer von bis zu 50 Jahren überwiegend eher laut sind. Aber auch für diese Wagen gibt es technische Lösungen zur Lärmreduzierung: die Umrüstung der Güterwagen-Bremssysteme auf die heute bereits verfügbaren Verbundstoffbremssohlen („Flüsterbremsen“).

Kosten und Förderung:

Aus wirtschaftlicher Sicht sind die Umrüstung und der laufende Betrieb der „Flüsterbremse“ mit großen Kosten für die Wagenhalter verbunden. Die UIP (Europäischer Dachverband der unabhängigen Wagenhalter) geht dabei von einer Transportkostenerhöhung zwischen 3 und 8 Prozent für den betroffenen Schienengüterverkehr aus. Dies gefährdet massiv die Wettbewerbsfähigkeit der ohnehin gegenüber anderen Verkehrsträgern benachteiligten Schiene und würde die oben genannten Bestrebungen der EU sowie der Nationalstaaten zur Förderung des Schienengüterverkehrs entscheidend unterlaufen.

Als Anreiz und zur Beschleunigung der Umrüstung empfiehlt die EU die Implementierung lärmabhängiger Trassenpreise, sozusagen eine zusätzliche Schienenmaut für (noch) nicht umgerüstete Güterwagen. Dieser Ansatz wird von den Mitgliedsstaaten Deutschland und den Niederlanden sowie der Schweiz in Kombination mit einer Umrüstkförderung bereits umgesetzt. Die



Entwicklung von Fördermodellen als Anreiz zur Umrüstung wird seitens der betroffenen Unternehmen im Schienengüterverkehr ausdrücklich begrüßt. Zu hinterfragen ist die Höhe der bereitgestellten Fördermittel, die in den EU-Staaten vor allem die deutlich erhöhten Betriebskosten der „Flüsterbremse“ nicht berücksichtigen. Um in den Genuss der Fördermittel zu kommen, sind teilweise aufwändige Verwaltungsschritte notwendig, die wiederum in jedem Land anders gestaltet sind. Nicht zuletzt ist der eigentliche Träger der Investition, der Wagenhalter, aufgrund ungeklärter Fragen oft nicht der Empfänger der Förderung.

Situation in Österreich

In Österreich liegen seit mehr als 15 Jahren Regelungen vor, die eine wirksame Bekämpfung von Schienenverkehrslärm ermöglichen. Entlang von bestehenden Eisenbahnstrecken wurden bereits mehr als 850 km an Schallschutzwänden errichtet und damit bereits für einen Großteil der betroffenen Anrainer Lärmschutzmaßnahmen realisiert.

Auch die Wagenhalter selbst tragen bereits einen nicht unmaßgeblichen Beitrag zur Lärmreduktion bei. So verkehrt zum Beispiel bereits rund ¼ der Güterwagenflotte der österreichischen Wagenhalter schon heute mit leisen Bremssohlen. Ein den aktuellen TSI Noise Auflagen entsprechender bzw. ein lärmsanierter Güterwagen ist eine optimale Ergänzung oder sogar Alternative zu den Lärmschutzmaßnahmen der Infrastruktur.

Eine Herausforderung in diesem Zusammenhang ist der Anteil des internationalen Schienengüterverkehrs in Österreich, der mehr als ¾ des gesamten Verkehrs trägt. Daher kann sich eine effektive Lärmvermeidung nicht nur auf die österreichische „Güterwagenflotte“ beschränken. Diesbezüglich muss über ein System nachgedacht werden, um auch Wagenhalter außerhalb Österreichs einen Anreiz zu bieten, ihre Wagen umzurüsten, damit der Schienengüterverkehr in Österreich hörbar leiser werden kann.

Forderung

Verkehrslärm ist ein Thema in Europa, das zukünftig noch mehr an Bedeutung gewinnen wird. Das beweist die Top Position des Themas auf der politischen Agenda in Brüssel. Einige europäische Länder wie die Schweiz, Deutschland, die Niederlande aber auch Österreich sind dazu seit langem sehr aktiv und sind Vorreiter bei der Lärmvermeidung im Schienenverkehr in Europa.

Die Geschäftsmodelle des Schienengüterverkehrs finden jedoch länderübergreifend und europaweit statt. Auch österreichische Wagenhalter operieren unter diesen Rahmenbedingungen. Sie sind somit von den aktuellen Lärmschutzmaßnahmen vor allem in den Ländern Deutschland und der Schweiz unmittelbar betroffen. Die auf europäischer Ebene nicht koordinierten Maßnahmen belasten die Beteiligten am Güterverkehr in hohem Maße und gefährden die Wettbewerbsfähigkeit der ohnehin gegenüber anderen Verkehrsträgern benachteiligten Schiene.

Um den Schienengüterverkehr weiter wettbewerbsfähig zu halten bzw. in angemessener Zeit leiser zu machen, fordern die Unterzeichner:

- Einsatz der österreichischen Politik und Behörden, für eine europaweit einheitliche und nur damit wirksame Lärmschutzstrategie für den Schienenverkehr
- Einrichtung eines Fördermodells für die Umrüstung der heutigen Bestandsflotte im Schienengüterverkehr inklusive der Schaffung eines Anreizmodells für die Wagenhalter nach Schweizer Vorbild

Nachfragehinweise:

VPI – Mag. Frank Petutschnig, office@vpirail.at

Rail Cargo Austria AG – Alfred Pitnik, alfred.pitnik@railcargo.com

Fachverband der Schienenbahnen – Mag. Robert Woppel, robert.woppel@wko.at