

Lärmabhängige Trassenpreise

Der Netzbeirat sieht in einer wirkungsvollen Vermeidungsstrategie von Geräuschemissionen einen wichtigen Beitrag, um die Akzeptanz von Schienenverkehr in der Öffentlichkeit zu erhöhen. Die Wirkung von Anti-Lärminitiativen sollte nicht unterschätzt werden, diese können entweder notwendige Erhöhungen der Kapazität von Strecken verhindern oder wesentlich verzögern. Andererseits kann eine Vermeidung von Schienenlärm die an sich auch von der Öffentlichkeit gewünschte Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene erheblich beschleunigen. Der Netzbeirat sieht sich deshalb gefordert, im Interesse der bestmöglichen Nutzung der Schieneninfrastruktur zum Thema Stellung zu nehmen und die DB Netz bei der Strategie zu unterstützen.

Lärmvermeidung sollte aus gesamt-ökonomischen Gründen an der Quelle der Emissionen ansetzen, also an den Fahrzeugen und der Infrastruktur. Dabei ist neben den offensichtlichen Problembereichen der Infrastruktur wie z B Brücken, das Hauptaugenmerk auf die Fahrzeuge zu legen. Sekundäre Massnahmen wie zB Lärmschutzwände sollten erst dann eingesetzt werden, wenn die gewünschte Reduzierung der Geräusche durch Primärmaßnahmen nicht erreicht wird. Während beim Personenverkehr durch die rasante Erneuerung der Fahrzeugflotten beachtliche Fortschritte durch die Nutzung neuer Techniken (Leichtbau, Scheibenbremsen etc) gemacht wurden, hat sich bei den Güterwagen nur wenig geändert. Andererseits ist aber durch das bereits eingetretene Wachstum des Güterverkehrs die Wahrnehmung als „laut“ drastisch angestiegen.

Nicht verkannt werden sollte, dass das Lärmproblem des Verkehrs ein alle Verkehrsträger betreffendes Problem darstellt und deshalb auch für die Schiene volkswirtschaftliche Gesichtspunkte Vorrang vor den betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten der DB Netz haben müssen. Dies bedeutet aber auch, dass die Folgen der „Altlast Schienenlärm“ nicht allein den Wagenbetreibern und den Infrastrukturbetreibern aufgebürdet werden kann.

Der Netzbeirat schlägt der DB Netz deshalb folgendes vor:

- Durch Setzung von Anreizen soll Wagenhaltern ein wirtschaftliches Interesse geboten werden, ihre Wagen schnell auf lärmarme Bremssysteme und Drehgestelle umzurüsten.
- Der Anreiz soll in einer laufleistungsabhängigen Zahlung an die Wagenhalter erfolgen. Die Umrüstzeit soll nicht länger als 6 Jahre dauern. Diese Zeitdauer orientiert sich an dem für die Revision der Wagen gesetzten Zeitintervall. Dabei soll die Höhe der Zahlung bei einer durchschnittlichen km-Leistung auf deutscher Infrastruktur nicht nur die Kosten des Einbaus geräuschemindernder Komponenten abdecken, sondern insbesondere durch eine zeitliche Staffelung von Jahr 1 – 6 einen Anreiz bieten, sofort umzurüsten. Die Zahlung des Zuschusses soll höher als die entstehenden Kosten für die Umrüstung sein.
- Die Methode, wie Geräusche gesenkt werden, sollte den Haltern und der Industrie nicht vorgeschrieben werden. Der Anreiz sollte aber das Element „je mehr Lärmvermeidung, desto höher der Zuschuß“ enthalten.

- Wir empfehlen, die Zahlung der Vergütung nicht durch die DB Netz, sondern durch eine amtliche Stelle - EBA – durchführen zu lassen. Der Vergütungsempfänger muss für die Beantragung der Vergütung lediglich die Fahrzeuge im NVR als lärmarm registrieren sowie die Laufleistung belegen. Da ohnehin die Wagenhalter die Laufleistungen der Radsätze nachweisen müssen, entsteht hierbei kein zusätzlicher Aufwand. Weiterhin wäre die DB Netz nicht mit dem administrativen Aufwand belastet und würde auch nicht als Partei angesehen werden.
- Nach der Umrüstzeit sollte der positive Anreiz der Zahlung eines Zuschusses durch die Einführung eines von Jahr zu Jahr steigenden Malus abgelöst werden.

Dem Netzbeirat ist bekannt, dass einige Modelle (leiser Rhein) von einer Erfassung der jeweiligen Geräuschbelastung durch einen Wagen ausgehen. Technisch mag dies möglich sein, die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit eines solchen Verfahrens wird aber bezweifelt: wenn es Ziel ist, innerhalb einer bestimmten Zeit nur noch „leise“ Wagen verkehren zu lassen, dann ist die Investition in Erfassungsgeräte verloren.

Weiterhin regt der Netzbeirat an, während der Dauer der Umrüstung verstärkt an der Infrastruktur Geräuschreduktion zu betreiben. Schallschutzwände und dergleichen sollte in dieser Zeit aber nur aufgestellt werden, wo auch durch Massnahmen an der Quelle der verbleibende Schienenlärm nicht akzeptabel ist.

Der Netzbeirat erteilt mit seinem Vorschlag eine dezidierte Absage an die Idee durch einen Zuschlag auf die Trassenpreise eine Problemlösung herbeiführen zu wollen. Die Vermengung von Trassenpreisen, die von EVU gezahlt werden mit der Zahlung von Anreizen, die den Wagenhaltern zugute kommen, wäre nicht zielführend und würde insbesondere den administrativen Aufwand erhöhen.

Da Güterverkehr insbesondere beim Wachstum als internationaler Verkehr auftritt, wäre nach Durchführung der vorgeschlagenen Massnahmen eine internationale Lösung anzustreben.