

Positionspapier „Lärm“ des Netzbeirats

Die Belastungen durch Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs werden weiterhin als wesentliche Herausforderung für die gesellschaftliche Akzeptanz des Schienengüterverkehrs angesehen. Sowohl DB Netz als Netzbetreiber als auch die Eisenverkehrsunternehmen und Wagenhalter sind mit großem Erfolg unterwegs, den Lärm zu bekämpfen. Wesentliche Maßnahmen sind die Ausrüstung von 2.000 km Strecken mit infrastrukturellen Lärmschutzmaßnahmen bis Ende 2020. Bis heute sind über 35.000 Wagen mit neuer Bremstechnologie neu beschafft oder auf neue Bremstechnologien umgerüstet – dies leistet einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der Lärmemissionen.

Weitere Unterstützung notwendig

Die geplante Umrüstung aller Güterwagen bis zum Ende des Jahres 2020 wird erreicht. Eine entsprechende Zusicherung der deutschen Wagenhalter liegt vor. Eine Beschleunigung der Umrüstung kann nur durch unterstützende Maßnahmen der Politik erfolgen. Der Netzbeirat fordert deshalb:

- Förderung der Betriebsmehrkosten: Die erhöhten Kosten für Instandhaltung machen eine Umrüstung für viellaufende Güterwagen finanziell unattraktiv. Die Förderung würde zu einem Vorzieheffekt führen
- Nutzung des Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes für gezielte Maßnahmen am Güterwagen:
 - Förderung leiser Wagen durch Einsatzprämie für leise Wagen: Wesentliches Ziel – die Umrüstung von Wagen zu beschleunigen – kann durch eine „Einsatzprämie“ für leise Wagen erreicht werden. Dies unterstützt sowohl Umrüstung von Wagen als auch forcierten Einsatz von leisen Wagen
 - Förderung von technisch nicht 1:1 auf LL-Sohle umrüstbare Wagen: Unterstützung des Umbaus von Wagen, die aus technischen Gründen auf teurere K-Sohle oder Scheibenbremsen umgerüstet werden müssen
 - Förderung von Vielläufern zur Umrüstung auf K-Sohle oder Scheibenbremsen anstatt LL-Sohle: Sowohl K-Sohle als auch Scheibenbremse sind im Unterhalt günstiger als die LL-Sohle, deshalb sollte die Umrüstung viellaufender Wagen auf Scheibenbremsen / K-Sohle anstatt LL-Sohle gefördert werden. Dies setzt Anreize zur schnelleren Umrüstung viellaufender Wagen.
 - Investitionsprämie für neue bzw. den umfassenden Umbau von Wagen, Abwrackprämie für alte Wagen: Förderung der Mehrkosten durch leise Bremstechnologien, Anreiz zur beschleunigten Erneuerung des Güterwagenbestandes
- Grundsätzlich führt ein Ausbau der Förderung von leisen Wagen zu einer beschleunigten Umrüstung. Damit ließen sich noch schneller hör- und messbare Erfolge entlang der Bahnstrecken erzielen.

Insgesamt sieht der Netzbeirat den Sektor auf einem guten Weg, die Umrüstung von Güterwagen so schnell wie möglich umzusetzen. Deshalb lehnt der Netzbeirat vor Abschluss der zugesicherten

Umrüstung Sanktionsmaßnahmen – wie ein Nachtfahrverbot oder eine Geschwindigkeitsreduzierung für laute Züge – massiv ab. Dies würde den Schienengüterverkehr in seiner Wirtschaftlichkeit aufs äußerste gefährden. Um den klimafreundlichen Schienengüterverkehr nicht zu schwächen und für ihn für die in Zukunft zunehmende Bedeutung zur Gestaltung eines optimierten Gesamtverkehrssystems zu stärken, sollten Anreize sinnvoll gesetzt und ordnungspolitische Maßnahmen vermieden werden.