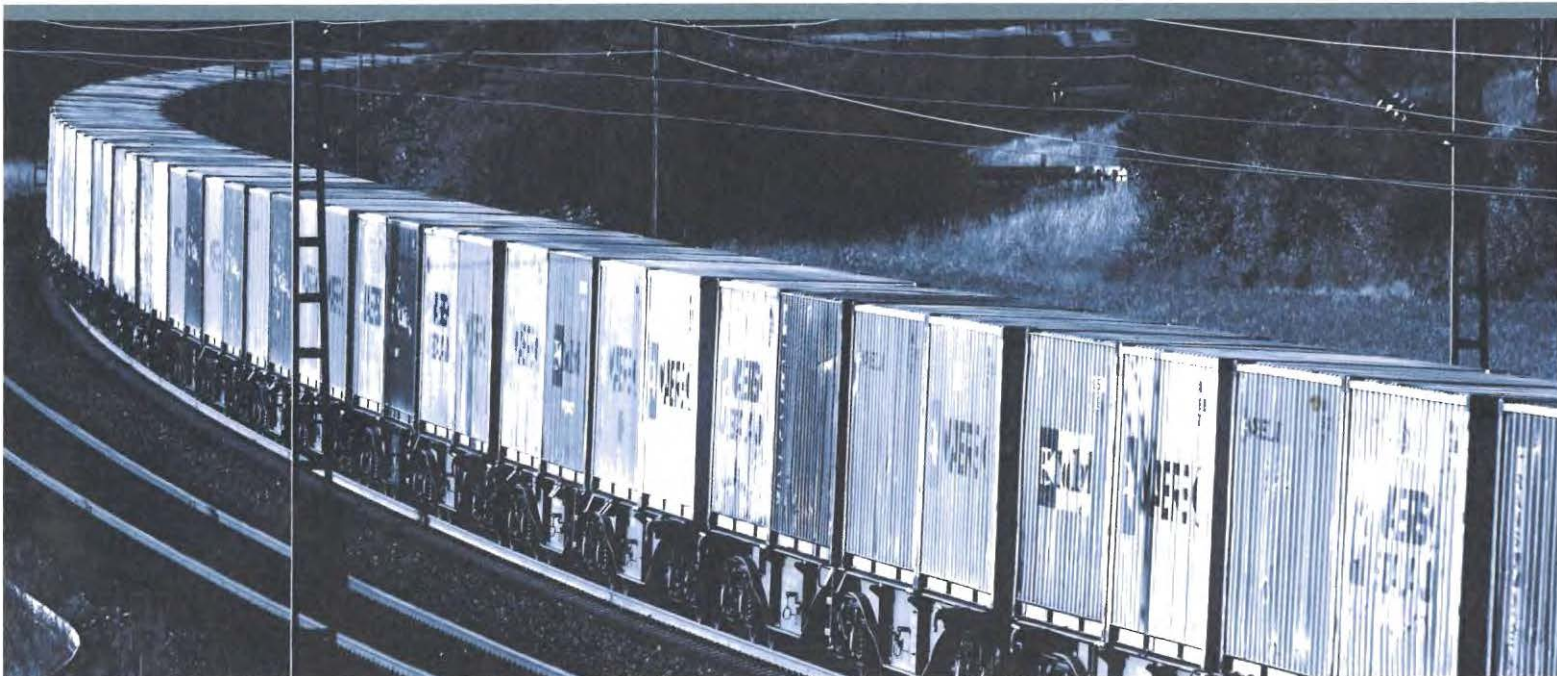


Zukunft Lärmschutz

Gemeinsam für einen leisen Schienengüterverkehr.

- Umrüstung vorantreiben
- Innovationsbonus einführen
- Anwohner entlasten
- Schienengüterverkehr stärken



Sehr verehrte Leserin, verehrter Leser,

Klimaschonend, kaum Feinstaubemissionen – kein Verkehrsträger bringt Güter umweltfreundlicher von A nach B als der Schienenverkehr. Das ist umso relevanter, da das Verkehrsaufkommen kraftvoll wachsen wird. Deshalb ist die Stärkung des Schienengüterverkehrs (SGV) Ziel der Politik: sowohl der EU als auch Deutschlands.

Doch der SGV verursacht auch Lärm. Viele Anwohner, gerade an stark befahrenen Trassen, empfinden die Lärmbelastungen als erheblich, teilweise auch als unerträglich.

Das muss sich ändern. Hohe Lärmbelastungen sind gesundheitsschädlich und gefährden die Akzeptanz des SGV. Je größer die Akzeptanz in der Bevölkerung ist, umso stärker ist die gesellschaftliche Basis, um Güter mit dem klimafreundlichsten Verkehrsmittel zu transportieren.

Innovative Technologien für leisen SGV sind schon verfügbar. Aber deren Einsatz muss vorangetrieben werden. Es darf nicht der Eindruck entstehen, die Beteiligten schoben sich den Schwarzen Peter zu. Leiser SGV muss in gemeinsamer Anstrengung von Wirtschaft und Politik Realität werden. Dies erwarten mit Recht die Bürgerinnen und Bürger.

Mit vorliegendem Papier schlagen wir deshalb einen Innovationsbonus vor. So soll es gelingen, leise Technologie schneller in Einsatz zu bringen. Wer mehr Lärmschutz will, muss auch auf Neuanschaffungen und grundlegenden Wagenumbau setzen.

Die Bahnindustrie in Deutschland sieht sich gemeinsam mit der Politik und anderen Akteuren des SGV in der Pflicht, einen nachhaltigen SGV zu verwirklichen, der beides ist: klimaschonend und leise.



Dr. Martin Lange
Präsident
Verband der Bahnindustrie
in Deutschland (VDB)



Dr. Ben Möbius
Hauptgeschäftsführer
Verband der Bahnindustrie
in Deutschland (VDB)

I. Was jetzt zu tun ist:

Der VDB ist überzeugt:

- Der SGV muss leiser werden. Ziel muss es sein, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren (ausgehend von 2008). So wie es das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II vorsieht. Der Schallpegel muss also um 10 dB(A) gesenkt werden.
- Bis 2020 müssen alle Güterwagen in Deutschland leise sein. Zwei Wege führen zum Ziel: Die Umrüstung und die Neuanschaffung bzw. der grundlegende Umbau von Güterwagen und auch Lokomotiven. Die Umrüstung muss kontinuierlich vorangetrieben werden. Sie darf nicht erst kurz vor Fristablauf erfolgen. So richtig es ist, die Umrüstung zu fördern, so unstimmig ist es, Neuinvestitionen dann nicht zu unterstützen.
- Ziel muss es außerdem sein, ehrgeiziger die Möglichkeiten hoch innovativer Technologien (z. B. Flüsterdrehgestelle) zu nutzen, um Lärminderungen deutlich unterhalb der EU-Grenzwerte („TSI Noise“) zu verwirklichen.

Der VDB empfiehlt deshalb:

- Künftig sollten beide Wege gefördert werden: Umrüstung und Neuanschaffung.
- Umrüstung: Die Förderung der Umrüstung von Güterwagen auf leise Verbundstoffbremssohlen (LL-Sohle) muss konsequent fortgesetzt werden. Sie muss rasch und verlässlich erfolgen. Eine künftig größere lärmabhängige Spreizung von Trassenpreisen (Malus-Bonus) kann zum Lärmschutz wesentlich beitragen. Es sollte geprüft werden, inwiefern erhöhte Betriebskosten berücksichtigt werden können.
- Neuanschaffung: Ein Innovationsbonus für die Neuanschaffung bzw. den grundlegenden Umbau von leisen Güterwagen und Lokomotiven sollte eingeführt werden. Er sollte
 - technologieneutral sein,
 - in Stufe I für neue Wagen und grundlegende Umbauten gelten, wenn die EU-Lärmgrenzwerte unterschritten werden,
 - in Stufe II nur für hochinnovative Wagen gelten, die heutige Grenzwerte deutlich um mindestens 5 dB(A) unterschreiten,

- gestaffelt werden nach der Lärminderung: 5.000 Euro pro Drehgestell in Stufe I, 15.000 Euro pro Drehgestell in Stufe II,
- in ähnlicher Staffelung für neue Lokomotiven gelten,
- daran gekoppelt werden, dass alte laute Wagons und Lokomotiven verschrottet werden,
- für eine rasche Wirkung degressiv gestaltet und bis 2020 befristet sein.

Lärmschutz ist eine permanente Aufgabe. Nach 2020 muss es weitergehen: mit neuen Grenzwerten und mit neuen Technologien, die teilweise jetzt schon erprobt werden können.

Der VDB fordert, dass es nach 2020 wirksame Sanktionen gegen laute Güterwagen geben muss. Langsamfahrauflagen für laute Güterwagen wären ungeeignet, weil dann andere, leise Güterzüge das gleiche Tempo fahren müssten. Wichtig sind gesetzliche Sanktionen, die lauten SGV nach 2020 wirksam vermeiden und leisen SGV nicht in Mitleidenschaft ziehen.

Der VDB wirbt für einen gesamthaften, ehrgeizigen Lärmschutz. Der wichtigste Hebel ist die Lärmvermeidung. Deshalb spielt die Modernisierung der Wagenflotte eine zentrale Rolle. Auch digitale Leitsysteme ermöglichen Energieeffizienz - und weniger Lärm, weil sie für ein vorausschauendes Bremsen und Anfahren sorgen. Und um die Belastung für Anwohnerinnen und Anwohner bestmöglich zu minimieren, müssen Technologien auch an der Infrastruktur umgesetzt werden - von innovativen Schienenstegdämpfern über Hochgeschwindigkeitsschienen Schleifen bis zu neuen, niedrigen Schallschutzwänden. Wichtig bleibt an hochbelasteten Orten überdies ein starker Schutz am Immissionsort: den Häusern. Der Bund fördert den Lärmschutz an der Strecke seit Jahren erfolgreich: Von 1999 bis Ende 2014 wurden rund 550 km Schallschutzwände gebaut, 53.400 Wohnungen mit schallsolierten Fenstern ausgestattet. Die Förderung sollte noch innovativer gestaltet werden. Darüber hinaus muss die Forschung und Entwicklung für innovative Lösungen zur Lärminderung - am Fahrzeug, an der Infrastruktur, durch digitale Leitsysteme und im Betrieb - kraftvoll unterstützt werden. Denn optimaler Lärmschutz braucht einen umfassenden Ansatz.

Zukunft Lärmschutz: Gemeinsam für einen leisen Schienengüterverkehr

	Förderung Umrüstung Bestandswagen (seit 2012)	Innovationsbonus Neuanschaffung / grundlegender Umbau Stufe I*	Innovationsbonus Neuanschaffung Stufe II*
A. Güterwagen	mit Klotzbremse (LL- oder K-Sohle)	Technologieoffen (bspw. Scheibenbremse, K-Sohle)	besonders umfangreiche, hochinnovative Flüstertechnologie
Grenzwert für das Vorbeifahrgeräusch n. VO (EU) Nr. 1304/2014 Fahrzeuge - Lärm (TSI NOI)***	83 dB(A) L_{pA_{eq}, T_p} (80km/h)**	82 dB(A) L_{pA_{eq}, T_p} (80km/h)**	max. 78 dB(A) L_{pA_{eq}, T_p} (80km/h)**
Öffentliche Förderung	50 % der Umrüstkosten (an Fahrzeughalter)	5.000 € je leisem Drehgestell, degressiv	15.000 € je leisem Drehgestell, degressiv
Weitere Bedingung		Verschrottung lauter alter Wagen	Verschrottung lauter alter Wagen
Frist	bis 2020	bis 2020	bis 2020
Brancheninterne Förderung	Lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS; Mittel an EVU)	-	Niedrigerer Trassenpreis (LaTPS weiterentwickeln)
B. Lokomotiven	-	Technologieoffen (bspw. lärmoptimierte Antriebe und weitere Fahrzeugtechnik)	Technologieoffen (bspw. lärmoptimierte Antriebe und weitere Fahrzeugtechnik)
Grenzwert für das Vorbeifahrgeräusch n. VO (EU) Nr. 1304/2014 Fahrzeuge - Lärm (TSI NOI)****	-	84 dB(A) Elektrolokomotiven 85 dB(A) Diesellokomotiven	82 dB(A) Elektrolokomotiven 84 dB(A) Diesellokomotiven
Öffentliche Förderung	-	5 % des Anschaffungspreises	15 % des Anschaffungspreises
Frist	-	bis 2020	bis 2020
Ziel	Lärmschutz durch Umrüstung alter Güterwagen	Lärmschutz durch Investitionen in neue leise Technologie	Zukunft Lärmschutz: hochinnovative Technologie im Feldversuch optimieren

* VDB-Vorschlag

** A-bewerteter Mittelschallpegel Vorbeifahrt

*** heute gültiger Grenzwert für Güterwagen 83 dB(A)

**** heute gültiger Grenzwert für E-Loks 84 dB(A) und Dieselloks 85 dB(A)

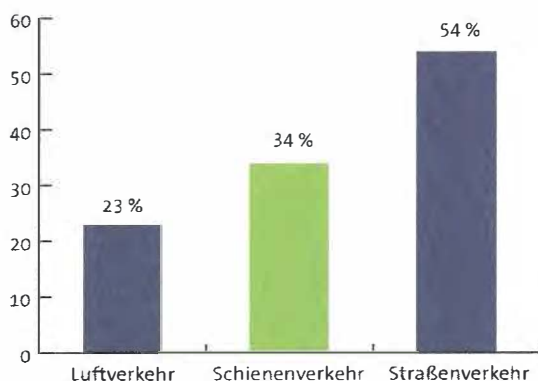
II. Fragen und Antworten

Wieso ist der Schienengüterverkehr (SGV) laut?

Die Hauptquelle von Lärm im SGV sind Rollgeräusche. Ursache hierfür sind die traditionell an Güterwaggons eingebauten Bremsklötze aus Grauguss. Sie rauhen die Laufflächen der Räder bei jedem Bremsvorgang auf. Raue Radlaufflächen 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.

Wie viele Menschen sind in Deutschland von Schienenverkehrslärm betroffen?

Lärmbelastigung nach Geräuschquellen aus Sicht der Bevölkerung



Quelle: Umweltbundesamt 2012

Gibt es keine europäischen Lärm-Grenzwerte?

Doch, aber nur für Neufahrzeuge. Für neue Schienenfahrzeuge sind die Mindestanforderungen zum Lärmschutz seit 2006 EU-weit gesetzlich geregelt, durch das europäische Regelwerk „TSI Noise“ (Technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Fahrzeuge-Lärm“). Aber für Bestandsfahrzeuge existiert keine europaweit gültige gesetzliche Regelung. In Deutschland legt das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II der Bundesregierung von 2009 die Halbierung des Schienenlärms bis 2020 fest.

Gibt es heute wirksame Bremstechnologien für leisen SGV?

Ja. Die Industrie stattet neue Güterwagen und Lokomotiven mit leisen Bremstechnologien aus.

Die Entwicklung lärmarmen und lärmindernder Technologien hat für die Industrie in Deutschland hohe Priorität. Die Unternehmen der Bahnindustrie haben zahlreiche Lösungen im Portfolio.

Die sogenannte K-Sohle kommt schwerpunktmäßig bei Güterwagen zum Einsatz. Diese Verbundstoffbremsklötze reduzieren das Vorbeifahrgeräusch um bis zu 10 dB(A) gegenüber alten Graugussbremssohlen. Diese Minderung empfindet das menschliche Gehör als Lärmhalbierung. Die K-Sohle ist bei neu gebauten Güterwagen heute Standard.

Bei schon in Betrieb befindlichen Güterwagen ist der Umbau allerdings sehr aufwendig. Um diesen Nachteil aufzuheben, wurde die sogenannte LL-Sohle entwickelt, bei der die Umrüstung wesentlich einfacher erfolgen kann. Seit Juni 2013 ist die LL-Sohle durch den internationalen Eisenbahnverband UIC zugelassen. Daher können alte Güterwagen von lauten Grauguss-Sohlen auf die leisen Bremsen umgerüstet werden. Rein betriebswirtschaftlich könnte es, weil die LL-Sohle höhere Betriebskosten verursacht, tendenziell einen Anreiz für eine späte Umrüstung geben. Wichtig ist ein guter Rahmen für eine kontinuierliche, rasche und ehrgeizige Umrüstung.

Die Kompaktbremse stellt eine Optimierung der Bremstechnik für Güterwagen dar. Durch ihre Konstruktion in geschlossener Bauweise und den Verzicht auf das herkömmliche Bremsgestänge entfallen störende Schallquellen. Das Gewicht kann so (um bis zu eine Tonne) reduziert werden, die Wartungskosten gleich mit. Zusätzlich wird der Wirkungsgrad der Bremse verbessert.

Welche weiteren Technologien existieren zur fahrzeugseitigen Lärmreduktion?

Auch die Räder bieten Potenzial, um den Lärm zu mindern. So werden mit strukturoptimierten Rädern, Radschall- und -kappenabsorbern die Schallemissionen von Radscheiben deutlich

verringert. Dies ist besonders für Güterwagen relevant. Deren Räder neigen wegen der heute weit verbreiteten Grauguss-Sohlen zu einer verstärkten Riffelbildung. Sie ist eine wesentliche Ursache für hohe Laufgeräusche.

Darüber hinaus gibt es neuartige Drehgestelle, bei denen verschleißarme und leise Scheibenbremsen zum Einsatz kommen. Damit wird nicht mehr auf der Lauffläche gebremst. Das verhindert Riffelbildung und mindert den Verschleiß der Räder deutlich. Die beweglichen Teile dieser Drehgestelle werden zudem über Gummielemente gedämpft, was zu deutlichen Schallreduktionen führt.

Wichtig ist: Modernes rollendes Material braucht Gleise, die sich in einem guten Zustand befinden. Kontinuierliche Investitionen in Pflege und Neubau der Schieneninfrastruktur sind unabdingbar, wenn effektiver Lärmschutz gelingen soll.

Gibt es bisher Anreize für Investitionen in neue leise Waggons und Lokomotiven?

Nein. Wer in neue leise Waggons oder Schienenfahrzeuge investiert, statt es bei einem Umbau zu belassen, geht bisher leer aus. Eine Förderung sieht der Bund nicht vor.

Welche Maßnahmen hat der Bund bisher ergriffen, um den Lärm durch SGV zu reduzieren?

Es gibt seit Ende 2012 zwei Förderungen, um die Umrüstung von Güterwagen bis 2020 voranzubringen:

Zum einen eine Direktförderung aus dem Bundeshaushalt. Diese geht an die Wagenhalter, maximal 50 % der Umrüstkosten werden so finanziert. In diesem Fördertopf stehen insgesamt 152 Millionen Euro zur Verfügung.

Zum zweiten wurde ein lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt. Auch dies bedeutet einen wesentlichen Fortschritt hin zum leisen SGV. Das System wurde allerdings nur als Instrument zur Förderung der Umrüstung bestehender Wagen installiert. Das LaTPS folgt dem Bonus-Malus-Prinzip. Für laute Güterzüge sieht es einen zweiprozentigen Zuschlag auf den Trassenpreis vor. Leise Güterzüge zahlen bei

entsprechendem Nachweis keinen Zuschlag. Ein Zug gilt per Definition als leise, wenn dieser zu mindestens 90 % aus leisen Wagen besteht. Als zusätzlichen Anreiz zur Umrüstung von Bestands Güterwagen auf lärmarme Bremsen sieht das LaTPS einen laufleistungsabhängigen Bonus vor. Finanziert wird dieser Bonus aus dem Trassenpreiszuschlag für laute Güterzüge. Dieser Bonus wird den Güterverkehrsbetreibern (Eisenbahnverkehrsunternehmen) ausgezahlt.

Sieht die Europäische Union Fördermaßnahmen vor?

Ja. Aus den europäischen CEF-Mitteln (Connecting Europe Facility) erhält Deutschland ab Ende 2015 finanzielle Unterstützung unter anderem zur Lärminderung von Eisenbahngüterwagen. Mit einer ersten Rate von insgesamt 5,6 Millionen Euro will die EU die Umrüstung auf Verbundstoffbremssohlen kofinanzieren. Wagenhalter bekommen 20 % ihrer Umrüstkosten aus EU-Mitteln erstattet. Aktuell fördert der Bund über sein eigenes Programm 50 % dieser Kosten.

Welche weiteren Maßnahmen plant der Bund?

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung sind ordnungspolitische Maßnahmen angekündigt, sollte der Schienenverkehrslärm während der Legislaturperiode nicht signifikant reduziert werden. Konkret ist von Geschwindigkeitsbeschränkungen bis hin zu Nachtfahrverboten schon ab 2016 die Rede.

Überzogene Maßnahmen stünden dem Ziel des EU-Weißbuches Verkehr entgegen, den Schienenverkehr zu stärken und den Anteil des klimafreundlichen Schienenverkehrs deutlich zu erhöhen. Stattdessen würde Verkehr von der effizienten Schiene auf die Straße verlagert werden – steigende Emissionen von Klima- und Umweltgasen wären die Folge. Verlagert würden auch die Lärmemissionen, und zwar auf einen noch sensibleren Bereich: Immerhin fühlen sich 54 % der deutschen Bevölkerung von Straßenverkehrslärm belästigt. Eine Lösung wäre das nicht.

Klar ist aber zugleich: nach 2020 müssen wirksame Sanktionen greifen, damit lauter SGV in Deutschland der Vergangenheit angehört.

Warum ist ein Innovationsbonus erforderlich?

Weil sich neue Technologien für leisen Schienengüterverkehr am Markt nur bedingt und eher schleppend durchsetzen. Die Lärmbelastung für die Anwohner muss aber rasch gemindert werden. Ein Innovationsbonus kann als Katalysator erhebliche zusätzliche Investitionen ermöglichen: in leisen SGV, in Energieeffizienz und für Jobs in Deutschland und Europa. Das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) zeigt zwar erste Wirkung, aber erstens noch nicht im gewünschten Tempo und zweitens nur auf die Umrüstung der Bestandsflotte. Die LL-Sohlen als Nachrüstlösung werden – nach einem langwierigen Zulassungsprozess – von den Marktteilnehmern inzwischen angenommen und wirken hörbar lärmmindernd. Die Herausforderung besteht darin, neben nachrüstfähigen Systemen auch neueste Technologien wirtschaftlich marktfähig zum Einsatz zu bringen. Güterlokomotiven haben eine Lebensdauer von mehr als 30 Jahren, Waggons zum Teil deutlich darüber hinaus. Zur schnellen Beruhigung des Schienengüterverkehrs ist daher die Unterstützung der Politik unverzichtbar. Alle Marktteilnehmer – besonders die Wagenhalter, aber auch die Verloader – sollten motiviert werden, in neue lärmarme Technologien zu investieren.

Welchen Effekt hätte der Innovationsbonus?

Als direkte Anschubfinanzierung für „Flüster-technologie“ kann ein Bonus einen wichtigen Impuls setzen, den Kauf eines neuen, technologisch hochwertigen Güterwagens oder einer modernen Lok vorzuziehen. Hauptzweck des Bonus ist ein Anreiz für ein zeitliches Vorziehen der Neubeschaffung. Ein solcher Investitionsanreiz besteht derzeit nicht.

Würden die alten, lauten Wagen oder Lokomotiven dann einfach verkauft und weiterfahren?

Nein. Der Bonus muss klar konditioniert und zeitlich limitiert sein. Der Bund sollte den Bonus nur dann gewähren, wenn erstens nachhaltig leise Fahrzeuge (Güterwagen und Lokomotiven) angeschafft werden und wenn zweitens gleichzeitig laute Fahrzeuge verschrottet werden. Dies muss umweltgerecht geschehen. Ebenso sollte

ein Bonus gewährt werden, wenn ein grundlegender Wagenumbau erfolgt. Denn auch Investitionen in die Modernisierung führen zu leisem SGV.

Wie funktionieren die beiden Stufen?

Die erste Stufe des Bonus sollte bei 82 dB(A) ansetzen, also den EU-Grenzwert (83 dB(A)) unterschreiten. Sie sollte technologieoffen gestaltet sein, so können etwa Scheibenbremsen oder K-Sohlen bei Neuanschaffungen zum Einsatz kommen. Die zweite Stufe sollte bei 78 dB(A) ansetzen. Dieser sehr ehrgeizige Wert ist etwa mit speziell konfigurierten Drehgestellen erreichbar. Es geht dabei um umfängliche Flüstertechnologie, auch mit Materialien, die ein zu hohes Gewicht vermeiden und so die Marktakzeptanz verbessern, hinzu kommt eine Dämpfung beweglicher Teile durch Gummielemente. Diese zweite Stufe des Bonus soll technologieoffen den Einsatz fortschrittlichster Innovationen fördern. Dadurch werden Pilotfahrzeuge der noch teuren Technologie ermöglicht und der Markthochlauf beschleunigt. Unternehmen in Deutschland sind Leitanbieter von Flüstertechnologien – erforderlich ist allerdings auch ein Leitmarkt. Nur so kann die Erprobung gelingen, um die Anwohner in Zukunft noch besser entlasten zu können. Auch in anderen Teilen der Welt. Deshalb ist der Bonus beides: volkswirtschaftlich und gesellschaftlich wichtig.

Soll das vorgeschlagene Bonus-Programm zeitlich befristet werden?

Ja. Bis 2020.

Soll das vorgeschlagene Bonus-Programm degressiv gestaltet sein?

Ja. Der Bonus soll nur von 2016 bis 2020 gelten und in dieser Zeit kontinuierlich abgeschmolzen werden.

Nach welchem Prinzip würden die Fördermittel verteilt?

First come, first serve. Die Prämie sollte degressiv gestaltet werden, z. B. im ersten Jahr volle Bonushöhe, im zweiten Jahr 80 %, im dritten 60 % etc., um den Vorzieheffekt zu verstärken.

Was würde ein Innovationsbonus den Steuerzahler kosten?

In der Regel werden in Deutschland pro Jahr gut 3.500 neue Güterwagen beschafft. Durch den Bonus soll ein Vorzieheffekt ausgelöst werden, d. h. diese Zahl soll deutlich ansteigen. Es dürfte insgesamt mit einem Jahresbetrag bis 2020 im oberen zweistelligen Millionenbereich zu rechnen sein.

Warum sollte der Steuerzahler für die Einführung eines Bonus bezahlen?

Weil der Innovationsbonus als Katalysator wirkt für den Einsatz moderner Flüstertechnologie. Diese Innovationen entfalten eine große gesellschaftliche, klimapolitische und volkswirtschaftliche Hebelwirkung.

Hohe Lärmbelastungen sind gesundheitsschädlich. Investitionen in neue Lokomotiven und Güterwagen bringen für die Anwohner gerade an Lärmbrennpunkten und an Magistralen erhebliche Entlastung - und verbessern die Lebensqualität. Weil von den positiven Effekten des SGV alle Bürgerinnen und Bürger profitieren, national wie europäisch, sich die derzeitigen Lasten jedoch nur auf die Anwohner konzentrieren, ist es fair, dass auch aus Steuergeldern der Lärmschutz bezahlt wird.

Klar ist auch: Nur wenn der SGV Akzeptanz behält, kann dieser klimafreundliche Verkehrsträger künftig mehr Lasten schultern. Das muss der SGV, weil der Güterverkehr weiter wachsen wird und die Autobahnen schon heute durch Lkws verstopft sind. Modernes rollendes Material verursacht weniger Emissionen, es arbeitet deutlich energieeffizienter. So emittiert ein Güterzug schon heute viermal weniger CO₂ als ein Lkw je Tonnenkilometer (27g/tkm versus 100g/tkm).

Auf der volkswirtschaftlichen Habenseite stehen weitere Energieeffizienzgewinne, zum Beispiel durch höhere Nutzlasten. Moderne Last-Mile-Lokomotiven sind etwa nicht nur leiser, sondern auch flexibler einsetzbar. Denn sie bieten neben dem elektrischen Hauptantrieb auch ein Dieselaggregat, das die Einfahrt in nicht-elektrifizierte Bereiche wie Hafenanlagen ermöglicht. Das spart aufwendige Lokwechsel und erhöht die Produktivität. Für das Wertschöpfungsnetz in Deutsch-

land und Europa ist der SGV unverzichtbar. Das gilt gerade für Kernbranchen wie die Stahl-, Chemie- und Automobilindustrie. Vom leisen SGV profitiert mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen deshalb auch die verladende Industrie - und mithin die gesamte Volkswirtschaft.

Funktionieren Anreize zur Einführung neuer Technologie überhaupt?

Ja. Wenn sie richtig formatiert sind. Im Bereich der öffentlichen Beschaffung gibt es Beispiele für Investitionsanreize für neue lärmarme Bahntechnik. Zum Beispiel hat die LNVG, der Aufgabenträger für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs in Niedersachsen, in ihrer Ausschreibung für lokbespannte Nahverkehrszüge 2007 erfolgreich einen Bonus für die Unterschreitung von Lärmemissionswerten ausgelobt.

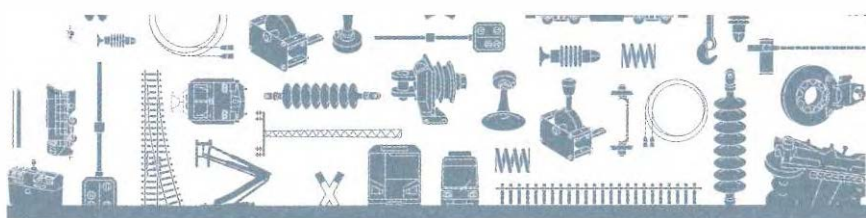
Kann ausgeschlossen werden, dass der Bonus Fehlanreize setzt?

Ja. Die Investitionsentscheidungen treffen einzig und allein die Unternehmen nach ihren wirtschaftlichen Bewertungen. Der Bonus setzt größere Investitionen frei und entfaltet eine Hebelwirkung.

Geriete der Innovationsbonus zum Bürokratiemonster?

Nein, der vorgeschlagene Bonus könnte schlank eingeführt werden. Ein verwaltungstechnisch einfaches Monitoring wäre durch die ohnehin im Rahmen einer Zulassung beizubringenden NoBo-TSI-Zertifikate möglich. Als Referenz kann zum Beispiel der Wert für Vorbeifahrten mit 80 km/h genutzt werden. Stichtag für die Bonusberechtigung könnte der Tag der Antragstellung sein. Das ermöglicht Planungssicherheit, gewährleistet minimalen administrativen Aufwand für alle Beteiligten und sichert eine hohe Beteiligungsquote - Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung.

Berlin, 16. Oktober 2015



Impressum

Herausgeber:

Verband der Bahnindustrie in
Deutschland (VDB) e. V.
Jägerstraße 65, 10117 Berlin

Verantwortlich:

Dr. Ben Möbius, Hauptgeschäftsführer

Kommunikation:

Sascha Nicolai, Pressesprecher

Telefon: +49 (0)30 206289-30

nicolai@bahnindustrie.info

Maxim Weidner, Referent für Marktentwicklung

Franziska Rüscher, Referentin für Regional- und

Stadtverkehr

Quellennachweis:

Titelfoto: Deutsche Bahn, Wolfgang Klee

Redaktionsschluss:

16. Oktober 2015

Mehr Informationen finden Sie hier:

www.bahnindustrie.info