Bonn und der Schienengüterverkehr

Fachtagung am Donnerstag, 22. Februar 2007





Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr

Impressum

Veranstalter der Fachtagung und Herausgeber dieser Tagungsdokumentation: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e. V. Sandkaule 2, 53111 Bonn

E-Mail: bonn@vcd.org

Internet: http://www.vcd.org/bonn

V.i.S.d.P.: Rainer Bohnet, Vorsitzender

Gestaltung: Oliver Haupt

Liebe Leserin, lieber Leser,

der Schienengüterverkehr in und durch Bonn wird heiß diskutiert. Zwischen Köln und Mainz gibt es hitzige Debatten. Die Politik in Berlin und in Mainz sowie alle Kommunen auf beiden Seiten des Rheins machen Druck, damit die Güterzüge leiser werden.



Rainer Bohnet, Vorsitzender des VCD-Kreisverbands Bonn/Rhein-Sieg/Ahr

Im letzten Jahr verzeichnete der Schienengüterverkehr die höchsten Zuwachsraten seit der Wiedervereinigung. Im Seehafenhinterlandverkehr transportieren die Güterzüge Waren, die aus China, Indien, Japan, den USA, Südamerika oder Australien stammen. Die Globalisierung und die deutlich erhöhte Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene sind die Ursachen für die Zunahme des Zugverkehrs. Trotzdem müssen die Güterzüge leiser werden. Dabei sind die Politik, die EU und alle Eisenbahnunternehmen gleichermaßen gefordert. Trotz des Lärms ist die Eisenbahn aber immer noch ein sehr umweltfreundlicher Verkehrsträger.

Der VCD-Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr hat sich dieses Themas angenommen und

veranstaltete am Donnerstag, 22. Februar 2007 eine ganztägige öffentliche Fachtagung mit über 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmern im Haus der Stadtwerke Bonn GmbH, Theaterstraße 24, 53111 Bonn.

Diese Schrift dokumentiert alle Vorträge der Referentinnen und Referenten. Der VCD bedankt sich herzlich für die sehr kompetenten und interessanten Reden und Fakten und die engagierten Diskussionsbeiträge. Das Thema bleibt aktuell. Im Sinne aller Beteiligten bleibt der VCD am Ball.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre.

Rainer Bohnet

Vorsitzender des VCD-Kreisverbandes Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e. V.

Bonn, im März 2007

Inhaltsverzeichnis

Bonn und der Schienengüterverkehr

Aus der Einladung: Die Menschen zwischen Köln und Mainz klagen über den Lärm der Güterzüge. Andererseits gehören die beiden Rheinstrecken zu den wichtigsten und verkehrsreichsten Eisenbahnmagistralen Europas. Sie verbinden das Ruhrgebiet und die Nordseehäfen mit den Wirtschaftsräumen in Süddeutschland, in der Schweiz, in Österreich und in Italien.

Es ist keine Frage: Die Güterzüge müssen leiser werden. Das erfordert große Investitionen und passende politische Rahmenbedingungen. Auch die Region Bonn muss wieder vom Schienengüterverkehr profitieren.

Der VCD hat sich der Thematik angenommen und eingeladen:

Termin: Donnerstag, 22. Februar 2007, 10 bis 18 Uhr.

Ort: Haus der Stadtwerke Bonn GmbH, Theaterstraße 24, 53111 Bonn

Programm:

Begrüßung und Einführung

Rainer Bohnet,

VCD-Kreisvorsitzender und Geschäftsführer der RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, Bonn

"Schienengüterverkehr aus verkehrspolitischer Sicht"

Seite 9

Dr. Martin Henke,

Geschäftsführer Eisenbahnverkehr Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln

"Schienengüterverkehr und Umwelt: Eine wichtige Symbiose"

Seite 23

Dirk Flege,

Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e. V., Berlin

"Der Schienengüterverkehr profitiert von der Globalisierung"

Seite 31

Arthur-Iren Martini,

Geschäftsführer des Netzwerks Privatbahnen e. V., Berlin

"Wettbewerb im Schienengüterverkehr: Ein Ziel der Bahnreform"

Seite 37

Wolfgang Groß,

Leiter Bahnbetrieb der TX Logistik AG, Bad Honnef

"Wie werden Güterzüge leiser und was kostet es?"

Seite 43

Matthias Pippert,

Projektleiter Umweltvergleich der Allianz pro Schiene e. V., Berlin

"Das Lärmschutzprogramm der Deutschen Bahn AG"

Seite 51

Constantin Vogt,

Bahn-Umwelt-Zentrum der Deutsche Bahn AG, Berlin

"Wo liegen die Potenziale des Schienengüterverkehrs in Bonn und der Region?"

Seite 61

Rainer Bohnet,

VCD-Kreisvorsitzender und Geschäftsführer der RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, Bonn

Ergebnisse des Statistischen Bundesamtes zum Eisenbahngüterverkehr 2006

Warum ist der Lärm bei Güterzügen im Rheintal jetzt aktuell geworden?

Weil mehr Züge fahren!

Warum fahren heute mehr Züge als früher?

- 1. Durch die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main wurde der Personenzugverkehr verlagert. Es gibt mehr Platz für Güterzüge auf den Rheintalstrecken.
- 2. Die Güterbahn wird immer attraktiver im Vergleich zum LKW-Transport. Den Beleg liefert Ihnen auch diese Tagungsdokumentation.
- 3. Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ist ein politischer Anspruch, da der Schienenverkehr umweltfreundlicher ist.



Kristina Walter, Statistisches Bundesamt

Mehr Informationen des Statistischen Bundesamtes gibt es im Internet unter www.destatis.de

DISTATIS
wissen.nutzen.

Den Nachweis für das erhöhte Schienengüterverkehrsaufkommen liefert das Statistische Bundesamt. Kristina Walter, Mitarbeiterin der Gruppe VC Verkehr dieser Behörde, hatte sich als Teilnehmerin zur Fachtagung angemeldet und war kurzfristig bereit, allen Teilnehmenden das Zahlenmaterial Ihrer Behörde für den Eisenbahngüterverkehr 2006 zu präsentieren.

Seit Anfang der 1990er-Jahre herrscht heute das höchste Schienengüterverkehrsaufkommen, was die zurückgelegten Tonnenkilometer angeht (von der reinen Tonnage her gesehen, gab es zuvor noch höhere Werte).

> "Als Bürger freue ich mich, wenn man seine Behörden auch mal spontan nutzen kann!"

> R. Bohnet, Vorsitzender des VCD-Kreisverbands

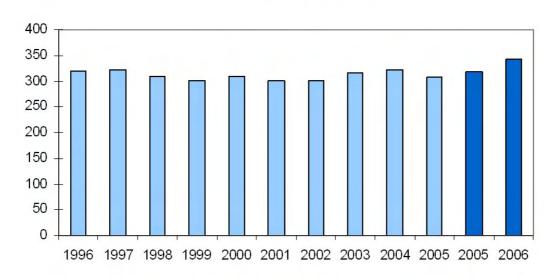


Allein die Entwicklung vom Jahr 2005 bis 2006 war sehr stark ansteigend.

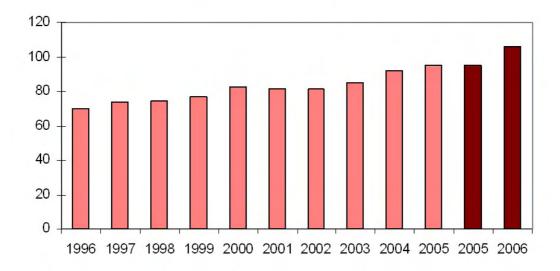
Einheit	2006	2005	Veränderung in %	
Transportierte Güter insgesamt				
1.000 Tonnen	342.807	317.294	8,0	
Mill. tkm ¹	105.759	95.421	10,8	
С	ontainer/W	/echselbel	hälter	
1.000 TEU	4.807	4.212	14,1	

Die folgenden Grafiken stellen die Gesamtentwicklung nach Beförderungsmenge und Beförderungsleistung dar. Durch eine Umstellung der Statistik ist das Jahr 2005 jeweils zweimal dargestellt.

Beförderungsmenge in Mill. t



Beförderungsleistung in Mrd. tkm



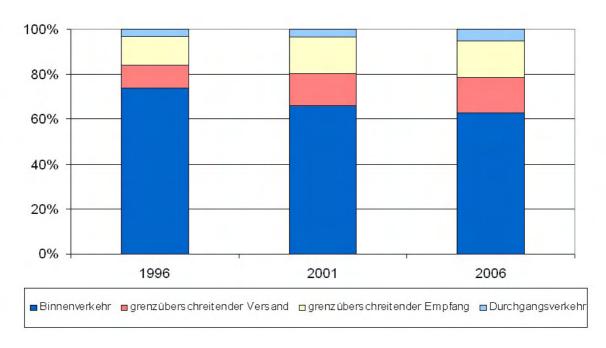
Nach Hauptverkehrstypen betrachtet zeigt sich ein stetiger Anstieg von grenzüberschreitenden Verkehren (Import/Export) und Durchgangsverkehr im Vergleich zum innerhalb von

_

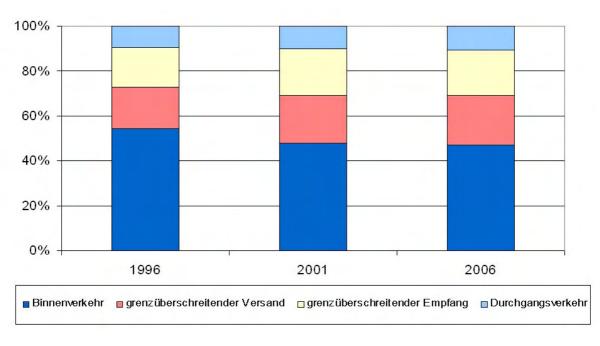
tkm = Tonnenkilometer

Deutschland stattfinden Verkehr. Die Warenströme aus dem Ausland und in das Ausland sind ein Zeichen für eine fortschreitende Globalisierung.

Aufteilung nach Hauptverkehrsbeziehungen – Beförderungsmenge (Tonnen)



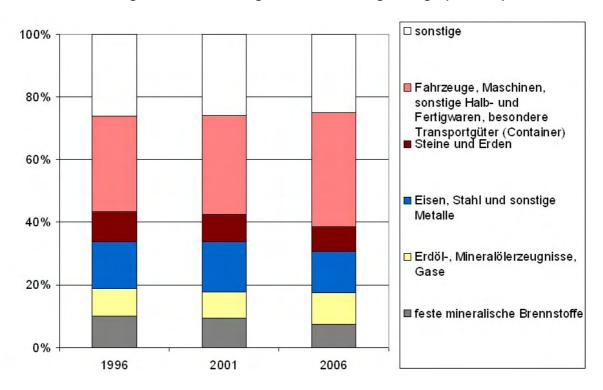
Aufteilung nach Hauptverkehrsbeziehungen – Beförderungsleistung (Tonnenkilometer)



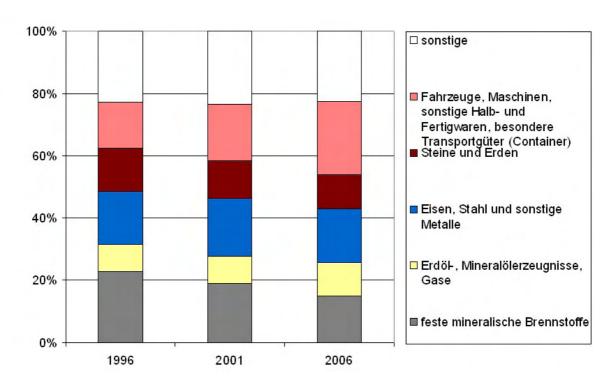
Bei Warenströmen aus dem Ausland sind die Niederlande die Nation, aus der Deutschland am meisten Waren empfängt. Dies hängt mit den auf dem Seeweg in erster Linie in Rotterdam angelieferten Gütern zusammen.

Betrachtet man verschiedenen Güterabteilungen, also Typen von transportierten Gütern, zeigt sich ein Tendenz weg von Massengütern ("feste mineralische Brennstoffe"; 7 % Rückgang 1996-2006) hin zu Fahrzeugen und Maschinen (8 % Anstieg 1996-2006).

Aufteilung in Güterabteilungen – Beförderungsmenge (Tonnen)



Aufteilung in Güterabteilungen – Beförderungsleistung (Tonnenkilometer



Schienengüterverkehr aus verkehrspolitischer Sicht

Mit Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr beim VDV in Köln, referierte ein Fachmann aus der Praxis zum Thema.



Dr. Martin Henke, VDV: "Die Lebenslüge, dass der Schienengüterverkehr keine Konkurrenz für den LKW-Güterverkehr sein kann, ist widerlegt!"

Was ist der VDV?



Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind die 600 Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Güterverkehrs mit Schwerpunkt Eisenbahngüterverkehr in Deutschland organisiert, darunter 150 Unternehmen mit Güterverkehr und 120 Unternehmen mit Eisenbahninfrastruktur.

Der Verband existiert in seiner heutigen Form seit Anfang 1991, nachdem der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV), der Bundesverband Deutscher Eisenbahnen, Kraftverkehre und Seilbahnen (BDE) sowie der VÖV der ehemaligen DDR den Zusammenschluss zum VDV beschlossen hatten. Die Geschichte des Verbandes begann mit dem 1846 gegründeten "Verband der Preußischen Eisenbahnen" und dem 1895 gegründeten "Verein Deutscher Straßen- und Kleinbahnverwaltungen".

Der Verband sieht seine Aufgabe in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustausches zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er vertritt außerdem die Interessen der Unternehmen gegenüber Parlamenten, Behörden, Industrie und anderen Institutionen.

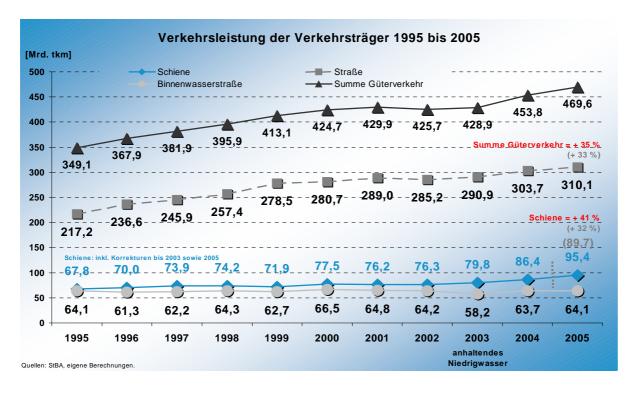
VDV-Fachausschüsse befassen sich mit der Lösung besonderer Probleme des Verbandes und seiner Mitgliedsunternehmen. In ihnen wirken zirka 300 Fachleute verschiedenster Disziplinen mit. Die Ausschussarbeit findet ihren Niederschlag in Regelwerken.

Ein aus Vertretern und Vertreterinnen der obersten Verkehrsbehörden des Bundes und der Länder, der kommunalen Spitzenverbände, anderer Verkehrs- und Wirtschaftsverbände, der Gewerkschaften und der Wissenschaft gebildeter Verbandsbeirat (44 Mitglieder) ist Forum für Beratungen, die der Förderung der Verkehrszwecke dienen. Zusätzlich zur Hauptgeschäftstelle in Köln gibt es Geschäftsstellen in Brüssel und Berlin (Hauptstadtbüro).

Eine aktuelle Hochrechnung für den Schienengüterverkehr 2006 auf der Grundlage der amtlichen Verkehrsstatistik der letzten Jahre ergibt:

- Die Verkehrsleistung erreicht voraussichtlich erstmals mehr als 100 Mrd. tkm (105,5 Mrd. tkm = +10,5 %).
- Die Straße verliert voraussichtlich etwa 2% Aufkommen, bei der Verkehrsleistung ist dies ein Zugewinn, aber ein geringerer als auf der Schiene.
- Der Modal-Split-Anteil der Schiene steigt voraussichtlich auf
 - 21,4% bei der Verkehrsleistung,
 - 9,8 % beim Verkehrsaufkommen.

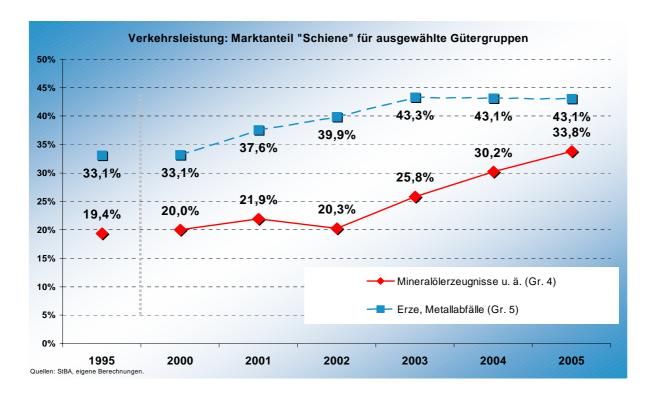
Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung eines Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger (Modi) genannt. Der Modal Split ist Folge der wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen einerseits und des Verkehrsangebots andererseits.

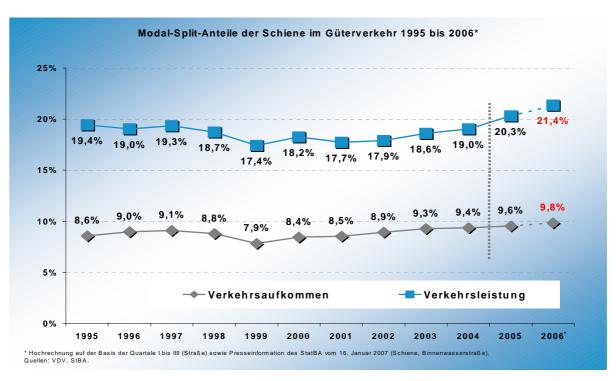


Neben absoluten Zahlen über Mengen und Strecken ist auch der Modal Split zu betrachten. Darunter versteht man (wird nachgetragen).

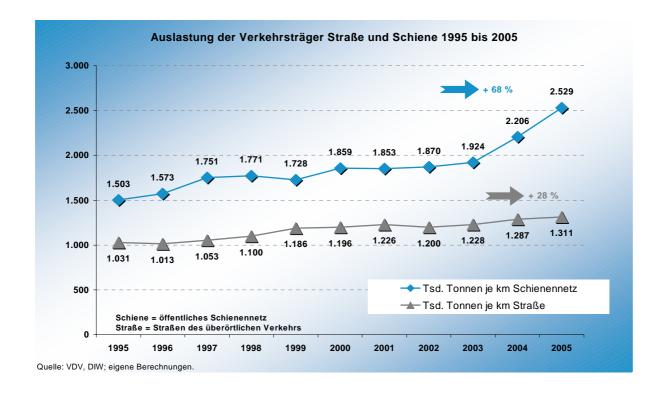
Auf den folgenden Seiten sind einige Statistiken zu Marktanteilen und damit zusammenhängenden Daten aufgeführt.

Entwicklung des Modal Split





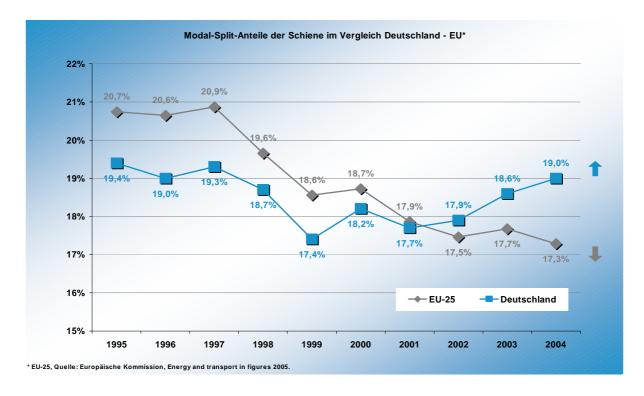
Auslastung der Verkehrsträger und Entwicklung des Marktanteils





Europäische und globale Entwicklung

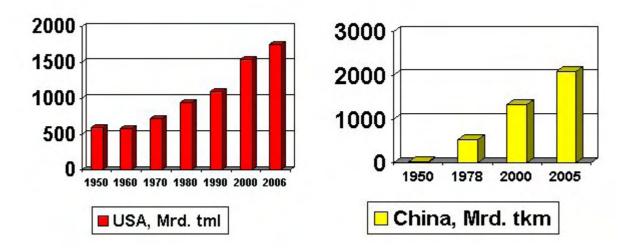
Nicht nur in Deutschland entwickelt sich der Schienengüterverkehr positiv im Vergleich zur Straße. Europa zeigt insgesamt einen deutlichen Anstieg. Lediglich einige osteuropäische Länder, in denen die Märkte noch nicht auf gleichem Niveau wie in den anderen Ländern geöffnet sind, bilden eine Ausnahme.



Eine Top Ten des Schienengüterverkehrs in der EU nach der absoluten Verkehrsleitung betrachtet zeigt die Spitzenposition Deutschlands:

	2004
Deutschland	86,4 Mrd.tkm
Polen	47,9 Mrd.tkm
Frankreich	45,1 Mrd.tkm
Großbritannien	22,6 Mrd.tkm
Italien	21,0 Mrd.tkm
Schweden	20,9 Mrd.tkm
Lettland	18,6 Mrd.tkm
Österreich	17,9 Mrd.tkm
Tschechische Republik	15,1 Mrd.tkm
Litauen	11,6 Mrd. tkm

Auch weltweit ist der Schienengüterverkehr auf dem Vormarsch:



Insbesondere in China ist die Eisenbahn vorrangig ein für den Schienengüterverkehr genutztes Verkehrsmittel im Gegensatz zur Hauptnutzung für den Personenschnellverkehr, der in anderen Ländern vorherrscht.

Fazit aus der Statistik

- Der Schienengüterverkehr entwickelt sich positiv; er steigert den Marktanteil substantiell.
- Der Schienengüterverkehr entwickelt sich gemäß den Vorhersagen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP); die Prognose war nicht zu optimistisch.

Diese Entwicklung haben die Öffentlichkeit und die Politik bisher <u>weitgehend ignoriert</u>. Im Gegensatz zum Schienengüterverkehr haben PKW- und LKW-Verkehr weniger zugenommen als in den Annahmen des BVWP.

- Der <u>intramodale Wettbewerb</u> hat dem Schienengüterverkehr im intermodalen Wettbewerb sehr geholfen. (intermodal = Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsträgern / intramodal = Wettbewerb innerhalb eines Verkehrsträgers)
- <u>Kapazitätsprobleme</u> sind absehbar, sowohl bei der Infrastruktur, als auch bei Wagen und Personal.

Rahmenbedingungen

Wirtschaftliche Trends

Die Ursachen steigender Güterverkehrsnachfrage bleiben aus folgenden Gründen erhalten:

- Globales Wirtschaftswachstum,
- zunehmende (internationale) Arbeitsteilung,
- Erweiterung der Wirtschaftsräume (Globalisierung),
- transportintensivierende Ansprüche moderner Logistikkonzeptionen in Industrie und Handel
- abnehmende Bedeutung der direkten Transportkosten (Transportkosten nehmen ab und sinken im Verhältnis zum transportierten Warenwert.)

Prognose:

Der Güterverkehr wächst schneller als die Gesamtwirtschaft.

"Alle Trends werden solange so weitergehen, bis es zu einem Schienenstau kommt."

Trends zugunsten des Schienengüterverkehrs

- Moderne Logistikkonzeptionen und stärkere Arbeitsteilung führen weg vom reinen Kraftwagenspediteur.
- Mit dem Wirtschaftsraum Europa steigt die Transportweite.
- Die Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes kommt erst jetzt in Gang und wirkt auf das Angebot.
- Die Konsolidierung durch KV² gleicht den Struktureffekt bei Ladungsgröße aus.
- Eine "intelligentere" Logistik möglich durch den Einsatz moderner Informationstechnik bündelt effektiver zu eisenbahngeeigneten Größen.
- Umwelt und Sicherheit gelten als Marketingargument für Verlade-Unternehmen.

Trendabweichungen zur Straße

- Produktivitätsreserven der Schiene werden jetzt aktiviert sie sind weit h\u00f6her als beim Stra\u00dfentransport, der bereits durchrationalisiert ist.
- Es existiert ein Trend zugunsten Wegekostenanlastung bei der Straße wenn auch nur bei Teilen der Kosten und schweren LKW.
- Lohnkostenzurückhaltung stärkt die Schiene.
- Maßnahmen gegen Lohndumping erhöhen die Kosten der Straße.

Bedeutung des Netzzustandes für die Entwicklung der Branche

Die Erfahrungen nach der Bahnreform haben gezeigt, dass nicht nur der diskriminierungsfreie Netzzugang, sondern auch der Zuschnitt und die Qualität des Netzes – auch unter Wettbewerbsaspekten – eine wesentliche Rolle für die Entwicklung der Branche spielen. Sichergestellt werden muss insbesondere, dass das Netz dauerhaft den Anforderungen aller seiner Nutzer quantitativ und qualitativ genügt.

Andernfalls würde der diskriminierungsfreie Zugang sich auf ein Netz beziehen, das aufgrund seiner Auslegung und seines Zustandes für eine Nutzung uninteressant wäre.

² KV = kombinierter Verkehr (Container- und/oder Wechselbrücken-Verkehr)

Regulierungsbedürfnis

Nutzer von Eisenbahninfrastruktur haben Interesse an

- hinreichender Kapazität,
- verlässlicher Mängelfreiheit,
- günstigen Nutzungspreisen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben Interesse an

- einer Minimierung des Aufwandes durch Reduzierung überschüssiger Kapazität und Reduzierung der Unterhaltungskosten,
- einer Maximierung der Einnahmen, entweder von Nutzerseite (häufig ist allenfalls Auskömmlichkeit erreichbar) oder durch Zuschüsse Dritter.

Der Staat hat ein Interesse an

- einer Minimierung seiner Investitionszuschüsse bei sachgerechter Verwendung dieser Zuschüsse,
- wirtschaftlicher Effizienz im Eisenbahnsektor (als ordnungspolitischer, aber auch fiskalischer Auftrag),
- ggf. wirtschaftlichem Erfolg seiner Beteiligungen im Eisenbahnsektor.

In diesem Dreiecksverhältnis ergibt sich zwangsläufig ein Konfliktpotenzial.

Dieses Konfliktpotenzial ergibt sich bei nahezu allen Netzen, ob öffentlich oder privat, in Deutschland oder anderswo. Infrastruktur, die als Selbstzweck außerhalb betriebswirtschaftlicher Rechtfertigung steht, gibt es bei Eisenbahnen so gut wie nicht mehr – wohl aber bei Straßen und Flughäfen.

Behandlung des Konfliktpotenzials

- 1. Priorität: Selbstregulierung: Es sind Verhältnisse zu schaffen, die konfliktarm sind und/oder Konflikte selbst bewältigen.
- 2. Priorität: Schaffung von Verfahren, die die entstehenden Konflikte lösen.

Nur zwei deutsche Flughäfen können ohne hohe staatliche Zuschüsse überleben!

Auch Straßen ohne betriebswirtschaftliche Rechtfertigung gibt es eine Menge.

Die Schienenstrecken in Deutschland rechnen sich jedoch fast alle!

VDV-Umfrage zur Qualität der Bundesschienenwege

Der VDV führt alle zwei Jahre bei EVU³ und Aufgabenträgern Umfragen zu Schwachstellen der Bundesschienenwege und Abhilfevorschlägen durch. Die Umfrage 2006 wurde im letzten November abgeschlossen.

Ziele der Umfrage:

- Geltendmachung der praktischen Erfahrungen der EVU
- Positionierung für stärkere Einbeziehung der EVU in Investitionsplanung
- Stärkung der Bestandsnetzmaßnahmen ggü. Großprojekten
- Unterstreichung der Notwendigkeit weiterer Verbesserung des Netzes aus Sicht der Nutzer insgesamt

³ EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen

Ergebnisse der Umfrage zur Qualität der Bundesschienenwege:

- Betriebsbehinderungen und Engpasssituationen durch Rückbau von Kreuzungsmöglichkeiten, Weichen, Neben-, Abstellund Ladegleisen sowie durch Verlängerung von Zugfolgeabschnitten.
- Zu starke Ausrichtung an abstrakten Betriebsprogrammen anstelle der betrieblichen Realität.
- Das Potenzial der Strecken wird nicht immer ausgenutzt.
- Zu langsame Beseitigung erkannter Mängel.

Die Qualität der Bundesschienenwege stellt sich somit folgendermaßen dar:

- Keine wirklich dauerhafte Reduzierung der Mängelliste.
- Betroffen sind alle Teile des Netzes.
- Gleichzeitig gibt es zunehmende Kapazitätsprobleme.
- Reine Güterstrecken sind weitgehend stillgelegt; der Bestand von Strecken mit geringerer SPNV-Auslastung⁴ ist zunehmend gefährdet.
- Einbußen bei Flexibilität und Leistungsreserven durch Orientierung am dauerhaft gesicherten Bestellvolumen.

Somit ergeben sich Nachteile für Neuverkehre, Spotverkehre (also Fahrten, die einzeln bestellt werden) und Sonderverkehre.

Probleme gibt es auch bei der NE⁵-Infrastruktur

Erst eine Privatisierung von Eisenbahninfrastruktur hat aufgezeigt, was für Kosten bei der Unterhaltung tatsächlich entstehen! Das Engagement der NE im Infrastrukturbereich ist gefährdet.

- Private NE stehen ebenfalls unter Renditedruck; die Infrastruktur ist aber renditeschwach.
- Kommunale und landeseigene NE sind unter dem Druck der Haushaltsverantwortlichen, die Kosten zu reduzieren.
- Leistungen der Bundesländer an NE werden in Frage gestellt.
- Eine verstärkte Kostentransparenz beim Netz durch ein verändertes rechtliches Umfeld (3. AEG⁶-Novelle) verstärkt diesen Trend.

Prognose:

Die NE-Infrastruktur wird in den nächsten Jahren erheblich reduziert, wenn nichts entscheidendes geschieht.

Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen haben Probleme bei der Qualität der Schienenwege aufgezeigt, auch die Unternehmen, die der Deutschen Bahn angehören!

⁴ SPNV = Schienen-Personennahverkehr

⁵ NE = nicht-bundeseigene Eisenbahnen (Privatbahnen sowie Kommunal- und Landes-Bahnen

⁶ AEG = Allgemeines Eisenbahngesetz

Qualitätssicherung des Netzes – Vertragsschnittstelle mit dem Bund

Folgerungen für die Sicherstellung eines angemessenen Netzzustandes:

- Konkrete und langfristige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen im Hinblick auf das Schienenetz zwischen Bund und Netzgesellschaft.
 - > Klare Festlegung des Bestandes und des zu garantierenden Leistungsniveaus einzelner Strecken bzw. Teilnetze.
 - Mittelfristig belastbare Garantie des Engagements des Bundes (ohne Haushaltsvorbehalt).

Stichwort Budgetie-

Infrastrukturunter-

nehmen erhalten eine

rung:

- > Publizierung streckenspezifischer Netzzustandsbe-
- Gestufte Sanktionsregelung bei Verletzung.
- Ein Verstoß muss zu gestuften Sanktionen führen (z. B. Pönalen, also geldstrafen wegen Nicht-/Schlechterfüllung)
- Ultima ratio bei dauerhaftem Verstoß: Vertragsauflösung und ggf. Heimfall des Eigentums an betreffender Infra-
- Der Bund schließt in diesem Fall Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit Dritten.

bestimmte Menge Geld für einen bestimmten Qualitätslevel durch eine konstruktur an Bund (wenn nicht ohnehin vorbehalten). kret definierte Leistung in Form eines Vertrags.

Eine Kompensation des Mehraufwandes für das Vertragsmanagement wird durch Straffung der Abläufe bei der überaus aufwändigen Abwicklung von Investitionsvorhaben mit BSchwAG⁷-Mitteln möglich.

Regionalisierung regionaler Eisenbahninfrastruktur⁸

Dies bedeutet eine Überführung der Verantwortung für regionale Eisenbahninfrastruktur vom Bund auf die Länder. Die Länder schließen dann Bewirtschaftungsverträge mit EIU⁹.

Was hat die Regionalisierung des Netzes mit dem Netzzustand und der Aufsicht darüber zu tun?

- Die Regionalisierung regionaler Strecken bedeutet auch eine Regionalisierung der Aufsicht (Herabzonung an Länder).
- Die Verantwortung vor Ort machen Bedarfsabschätzung und Entscheidungen zum Zuschnitt effizienter.
- Die Regionalisierung schafft Alternativen, erlaubt Benchmarking bei der Netzbewirtschaftung, d. h. Milderung der Nachteile eines natürlichen Monopols.
- Die Regionalisierung ermöglicht die Einbeziehung der NE-Infrastrukturen.

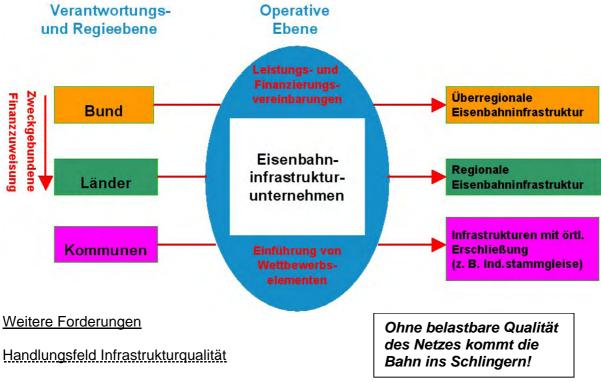
⁷ BSchwAG = Bundesschienenwegeausbaugesetz

⁸ Gesetzliche Definition für regionale Eisenbahninfrastruktur gem. AEG: Alle Schienenstrecken, die keinen Personenfernverkehr haben.

⁹ EIU = Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen

Forderungen an die Politik

Neuordnung der Zuständigkeiten für die regionale Eisenbahninfrastruktur



- Mehr Engagement des Bundes erforderlich!
- Orientierung an Kapazität statt Geschwindigkeit!
- > Güterverkehrsinteressen beachten!
- > Fehlerredundanz erhöhen und Qualitätseinbrüche verhindern!
- Letzte Meile nicht vergessen!

Den Börsengang der Bahn nutzen, um Löcher zu stopfen! Effiziente Bewirtschaftung des Eisenbahnnetzes!

Fairer Zugang zum Netz!

Handlungsfeld Wegekosten

- Maut: Erstreckung auf alle LKW, in der Perspektive europaweit!
- Harmonisierung der europäischen Bahn-Trassenpreise!

Handlungsfeld Standards

- > Technische Standards: Ja zur Interoperabilität, Nein zur Harmonisierung als kostspieligem Selbstzweck!
- ➤ Ümweltstandards: Hauptproblem Schienenlärm durch Förderung von K-/LL-Sohle¹⁰ europaweit bekämpfen!
- ➤ Kein GIGALINER auf der Straße!

Die K-/LL-Sohle sind neue Techniken bezüglich der Güterwagen-Bremse als Lärmquelle und werden in diese Dokumentation später noch behandelt.

Zwischenbemerkungen

<u>Güterverkehr und Nationalismus – wie hängt das zusammen?</u>

Dr. Henke schildert als ein Hauptproblem im Schienengüterverkehr die nationale Regulierung von Wegekosten – insbesondere der unterschiedlichen LKW-Maut-Regelungen – und Eisenbahninfrastruktur. Eine europäische Harmonisierung fehlt und benachteiligt den Schienengüterverkehr.



Was ist das nur für eine komplizierte Wirtschaftsbranche?

Beim Vortrag von Dr. Henke brummt vielen Zuhörern und Zuhörerinnen der Kopf!



Bonn – Das staatliche Zentrum des Schienenverkehrs

In Bonn haben folgende Behörden ihren Sitz:

- EBA (Eisenbahn-Bundesamt)
- BNetzA (Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen)
- **BKartA** (Bundeskartellamt)
- **BMVBS Abt. E** (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Abteilung Eisenbahnen)

Regionalisierung auf der Schiene – funktioniert das auch länderübergreifend, wenn die Landesgrenze überschritten wird?

Im Schienenpersonennahverkehr kennen wir Bonner das Problem, wenn Züge bis Bonn-Mehlem fahren und nicht weiter bis Remagen. Eine solche Frage kann daher nicht mit JA beantwortet werden. Ein Länderarbeitskreis "Bahnpolitik" existiert aber schon seit der Bahnstrukturreform.

Privaten Eisenbahnunternehmen wird das Leben schwer gemacht!



Jens Kielhorn, Geschäftsführer der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE)

Teilnehmer Jens Kielhorn schilderte auf der Tagung seine Erfahrungen:

Die Übernahme von stillgelegten Schienenstrecken wird von DB Netz AG, DB Services Immobilien GmbH und von den Bundesländern durch horrende finanzielle Forderungen erschwert oder verhindert. Dies gilt auch für Strecken, die heruntergewirtschaftet wurden und nicht mehr als einen symbolischen Kaufpreis wert sind. Reaktivierungen sind häufig nicht gewünscht, selbst wenn es interessierte Unternehmen gibt und Kommunalpolitik und initiative Gruppen vor Ort hinter einer Übernahme stehen.

Durch eine verstärkte Bürokratisierung und häufige komplexe Gesetzesnovellen wird die Beschäftigung mit Eisenbahninfrastruktur für Unternehmen immer schwieriger – so schwierig, dass schon die DB-eigenen Unternehmen klagen. Für kleine mittelständische Betriebe verhindert das immer komplizierte werdende Verfahren teilweise Aktivitäten in dieser Richtung. Es bleibt nur zu hoffen, dass Regulierungsgesetze wieder einfacher werden. Eine Harmonisierung in der Europäischen Union könnte dies unterstützen.



"Als Jurist weiß ich: Juristen richten sich das Recht so ein, damit sie immer gebraucht werden! Der Schienenverkehr zeigt die Richtigkeit dieses Satzes."

Tagungsteilnehmer Dr. Roman J. Brauner zu den politischen Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs

NOTIZEN

Schienengüterverkehr und Umwelt: Trends, Probleme, Lösungen



Dirk Flege, Allianz pro Schiene

Die Symbiose von Schienenverkehr und Umwelt stellte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e. V. den Tagungsteilnehmern dar. Als Lobbyist mit klaren Worten sprechend konnte Hr. Flege den Teilnehmenden aufzeigen, dass es jetzt der richtige Moment sei, um auch politisch die richtigen Entscheidungen zu treffen, die einen umweltfreundlichen Warentransport auf der Schiene fördern.

Der VCD bildet eine wichtige Schnittstelle in der Allianz pro Schiene, wo er auch Mitglied ist. Da er nicht nur ein reiner Umweltverband mit verkehrspolitischem Schwerpunkt ist, sondern sich auch im Verbraucherschutz stark engagiert, z. B. durch die "Schlichtungsstelle Mobilität"¹¹, sticht

er unter den Mitgliedsverbänden der Allianz pro Schiene heraus.

Daneben ist die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) als Eisenbahnbetreiber ein wirtschaftliches Fördermitglied der Allianz pro Schiene. Der größte Gesellschafter der RSE ist der Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e. V. des VCD.

Was ist die Allianz pro Schiene?

(Auszug aus der Selbstdarstellung im Rahmen der Tagung)



Die Allianz pro Schiene vereint Non-Profit-Unternehmen und Wirtschaft unter einem Dach. 15 Mitgliedsverbände aus dem Bereich von Umweltpolitik und Verbraucherschutz, die ca. 2.000.000 Mitglieder haben, bilden den "politischen Arm" des Bündnisses. 70 Unternehmen – Eisenbahnbetreiber und Zulieferer –, die mit oder am Schienenverkehr Geld verdienen, bilden das finanzielle Rückgrat des Verbandes. Das ist doppelt einzigartig: Kein anderes Bündnis vereint ein derart breites Spektrum (Gewerkschaften, Umweltverbände, Verbraucherorganisationen) und hat neben einem Non-Profit-Standbein auch ein Wirtschafts-Standbein.

<u>Kontakt</u>: Allianz pro Schiene, Reinhardtstraße 18, D-10117 Berlin, E-Mail: info@allianz-pro-schiene.de; Internet: http://www.allianz-pro-schiene.de

Die Schlichtungsstelle Mobilität ist bundesweit einzigartiges Pilotprojekt für mehr Verbraucherschutz im öffentlichen Fernverkehr und vermittelt kostenlos in Streitfällen zwischen Kundinnen und Kunden und Verkehrsunternehmen, die durch Probleme rund um Bahn-, Flug-, Schiffs- oder Busreisen entstanden sind. Details im Internet unter: http://www.schlichtungsstelle-mobilitaet.org

<u>Der Schienenlärm – ein allgemeines Problem</u>

- 20 Prozent der Bevölkerung fühlen sich belästigt
- Lärm macht krank und arm



Auch für die Eisenbahnunternehmen wird der Schienenlärm zunehmend zum (ökonomischen) Problem: Neben Engpässen in der Infrastruktur ist der Schienenlärm die (künftige) Wachstumsbremse im Schienengüterverkehr.

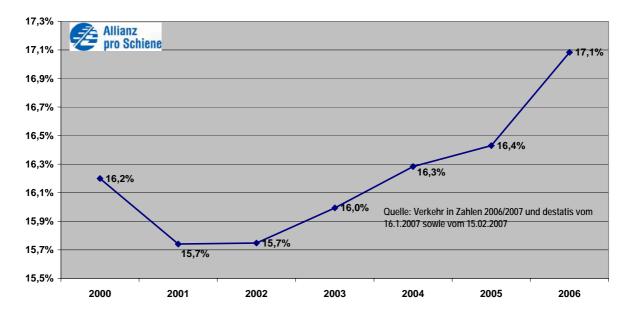
Warum gibt es zunehmend Protest? - Weil der Schienengüterverkehr zunimmt!

Die Grafik zeigt, wie die Trendwende bei den Marktanteilen geschafft wurde. Die Erhöhung der Marktanteile ist kein kurzfristiges Phänomen. "Der Güterverkehr erlebt weltweit eine Renaissance und Europa ist erst der Anfang!"

Dirk Flege, Allianz pro Schiene

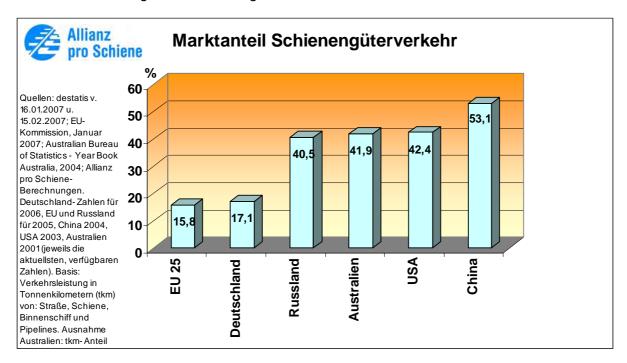
Die Schiene kommt -

Marktanteil Schienengüterverkehr (Anteil an der Gesamtverkehrsleistung in Tonnenkilometern. Einbezogene Verkehrsträger: Schiene, Straße, Binnenschiff und Rohrfernleitungen)



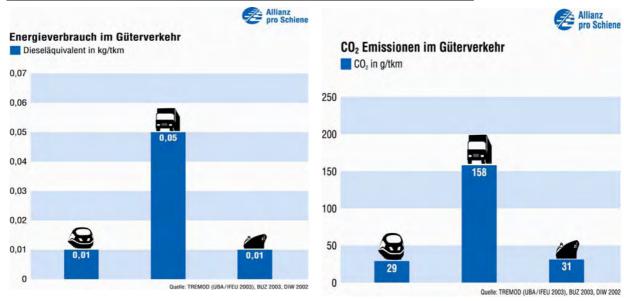
Die künftige Verkehrsentwicklung

Die Verkehrsleistung wird weiter steigen.



Die Stärke des Schienengüterverkehrs sind große Mengen auf langen Distanzen. Je mehr Europa zusammenwächst, desto längere Distanzen gibt es, desto attraktiver wird der Schienengüterverkehr auch in Europa, auch wenn Marktanteile wie in den oben dargestellten Ländern Russland, Australien, USA und China nicht zu erwarten sind.

<u>Lärm – das Wachstum auf der Schiene deshalb ausbremsen?</u>



- Die Schiene ist fünfmal energieeffizienter und stößt pro Tonnenkilometer fünfmal weniger Kohlendioxid aus als der Lkw!
- Wenn wir den Energieverbrauch reduzieren und internationale Abhängigkeiten verringern wollen (Energiesicherheit), führt an der Schiene kein Weg vorbei!

Handlungsmöglichkeiten

Einzige Möglichkeit: Der Schienenverkehr muss leiser werden, denn der Güterverkehr wird

Wie funktioniert die K-Sohle?

Die K-Sohle, also die Flüster-

bremse, ist eine glatte Bremse,

die auf einem glatten Rad läuft.

Bei jetzige Bremsen bleiben die Räder nicht glatt, sondern wer-

den rau und geriffelt. Dadurch entsteht doppelt so viel Lärm.

zunehmen.

Viele Einzelmaßnahmen sind denkbar und machbar (siehe den später hier dokumentierten Vortrag von Matthias Pippert, "Wie werden Güterzüge leiser und was kostet es?", auf Seite 43).

Am effektivsten und am schnellsten ist Lärmredu-

zierung bei Güterzügen mit so genannten "Flüsterbremsen" ("K-Sohlen") zu erzielen. Sie bewirken eine Halbierung des Lärms.

Wer kann handeln und wer hat was gemacht?

Öffentliche Hand:

- EU: Lärmgrenzwerte für Neuzulassungen (TSI Lärm¹²). Die neuen Grenzwerte sind mit der K-Sohle erreichbar.

Bund: seit 1999 Lärmsanierungsprogramm (Schallschutzwände, -fenster). Lärmsanierung heißt aber immer, dass der Lärm nicht bei der Entstehung bekämpft wird. Es wird nur verhindert, dass vorhandener Lärm stört. Nur eine Förderung der Vermeidung von Lärm an der Quelle ist ein effizienter Einsatz von Steuergeldern!

- Länder: ?

- Kommunen: ?

Bahnbranche

- Bahnindustrie: Entwicklung Flüsterbremse etc.

- Güterbahnen: punktuelle Verbesserungen auf freiwilliger Basis

Das Gesetz "TSI Lärm" heißt ausgeschrieben: Technische Spezifikation Interoperabilität Fahrzeuge – Lärm

Wo sind Defizite bei bisherigen Maßnahmen?

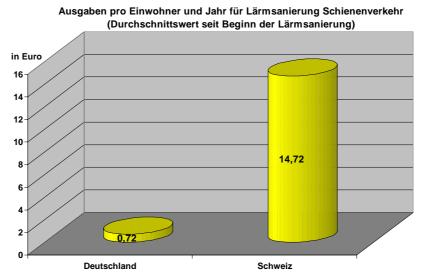
 Die "Flüsterbremse" spielt bei der Nachrüstung bereits zugelassener Güterwagen bislang keine Rolle.

Die Nachrüstung kostet viel Geld, Ausgaben in diesem Bereich werden zum Wettbewerbsnachteil für Unternehmen, da sie die Preise gegenüber den Kundinnen und Kunden erhöhen müssen und sich die Preise auch im Vergleich Straße – Schiene verschlechtern.

- Der Bund fördert bei der Schiene erst seit 1999 die Lärmsanierung, bei der Straße schon seit 1978. Die Straße hat somit 21 Jahre Vorsprung!
- Gesamtsumme der Lärmsanierung des Bundes bis Ende 2006:
 - Straße 721 Mio. Euro
 - Schiene 433 Mio. Euro = 288 Mio. weniger

Vorbild Schweiz: Pro Kopf und Jahr 20-mal soviel Geld für Lärmsanierung

Auf Grundlage einer Volksabstimmung 1998 hat die Schweiz ihre Haushaltsmittel zur Lärmsanierung stark erhöht. Dabei wurden von Anfang an zuerst Maßnahmen zur Lärmvermeidung bevorzugt. Nur wo dies nicht ausreicht, wird in Schallschutz investiert.



Politische Forderungen

- Der Bund muss schnellstens die Flüsterbremsen-Nachrüstung bei Güterwaggons fördern.
- Das Lärmsanierungsprogramm muss von 100 Mio. € in 2007 auf mindestens 200 Mio. € ab 2008 aufgestockt werden (Die Flüsterbremsen-Nachrüstung für 140.000 Waggons könnte dann 2012 abgeschlossen sein).

Wird dies realisiert, ist der Lärm ausgehend vom heutigen Verkehrsaufkommen in 5 Jahren halbiert! Bei den genannten Beträgen ist berücksichtigt, dass auch weiterhin Schallschutzwände und Schallschutzfenster benötigt werden.

- Dies wird nur bei maximalem Druck der Bevölkerung auf die Politik geschehen!

Aktuelle politische Voraussetzungen

Aufgrund eines Antrags des Landes Rheinland-Pfalz existiert bereits ein Beschluss des Bundesrates zur Förderung der Flüsterbremse.

Verkehrsminister Tiefensee hat sein "Nationales Lärmschutzpaket" präsentiert und will die Flüsterbremse fördern (siehe Pressemitteilung Seite 29).

Bund und Länder sowie CDU und SPD sind sich einig über fachliche Fragen.

Über das "Wer zahlt wie viel?" wird noch diskutiert. Letztendlich geht es nur noch darum, ob die Förderung des Bundes 100 % betragen soll oder ob eine 10-%-Beteiligung der Eisenbahnunternehmen zumutbar ist!.

Auch ein Vorschieben der Europäischen Union verzögert eine Realisierung der Maßnahmen durch die Politik, obwohl dies unproblematisch ist, denn eine Förderung der Flüsterbremse muss nicht zwingend ein Unternehmen – den "Erfinder" der Flüsterbremse – bevorzugen.



"Machen Sie Ihren Abgeordneten Dampf. Ohne politische Druck passiert nichts!"

Dirk Flege, Allianz pro Schiene

"Druck ausüben auf Abgeordnete belebt. Ich mache das jeden Tag, sonst erreiche ich meine Ziele nicht!"

Tagungsteilnehmer Bürgermeister Otto Gascher (CSU) aus der bayerischen Gemeinde Schierling auf den Diskussionsbeitrag einer Landtagsabgeordneten, die die Forderung nach politischem Druck nicht als den richtigen Hinweis zur Sache ansah. Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung v. 02.02.2007

Tiefensee: Flüstergüterwaggons reduzieren Lärmbelästigung

Vorstellung nationales Verkehrslärmschutzpaket

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat am 2. Februar 2007 in Berlin das Konzept zur Reduzierung von Verkehrslärm vorgestellt. Die Mittel für Lärmsanierungsmaßnahmen wurden 2006 und 2007 deutlich aufgestockt. Von 75 Millionen Euro im Jahr 2005 auf jetzt 150 Millionen Euro pro Jahr. Im Fokus der Maßnahmen des Bundesverkehrsministeriums steht die Reduzierung der Lärmwerte, die durch Güterwaggons produziert werden.

Tiefensee stellt in Berlin neue Bremssohlen vor, die aus ratternden Güterzügen Flüstergüterwaggons machen. "Es werden immer mehr Güter auf der Schiene transportiert. Und das ist auch gut so. Je mehr Güter auf der Schiene transportiert werden, desto besser ist das für die Umwelt. Wir wollen lärmarme Bremssysteme für Güterwagen auf der Schiene fördern", so der Minister.

Die Laufgeräusche umgerüsteter Güterwagen könnten damit dauerhaft um bis zu 10 Dezibel reduziert werden. Bei vollständiger Umrüstung des Güterwagenbestandes ließe sich etwa eine Halbierung des Lärms der Güterzüge erzielen. "Wir werden entschlossen vorgehen und diese Chance nutzen, hier eine Lärmreduktion zu erzielen. Güterwagen sollen mit dieser Bremstechnik ausgerüstet werden. Ich werde mich nachdrücklich für eine Lösung der finanziellen und beihilferechtlichen Fragen einsetzen."

Tiefensee kündigte zudem Gespräche mit der Deutschen Bahn AG an, um auf ein Trassenpreissystem hinzuwirken, das Lärm bei der Preisgestaltung für Güterzüge berücksichtigt. "Mit höheren Trassenpreisen für laute Fahrzeuge könnte ein wirtschaftlicher Anreiz zur schnelleren Umrüstung alter Güterwagen mit lärmarmen Bremssohlen geschaffen werden", so Tiefensee.

Der Minister wird sich darüber hinaus bei der Europäischen Kommission einsetzen, dass auch auf europäischer Ebene Anstrengungen für eine möglichst schnelle Umrüstung aller in Europa verkehrender Güterwagen unternommen werden.

Mobilität brauche die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger. "Die Diskussionen der letzten Monate zum Lärm des Schienengüterverkehrs im Rheintal haben es deutlich gemacht: Auch diese umweltfreundliche Schiene stößt auf Vorbehalte in der Bevölkerung, wenn der zusätzliche Güterverkehr zu mehr Lärmbelästigung führt. Die Sorgen der Anwohner müssen wir ernst nehmen", sagte Tiefensee. Eine Chance für eine deutliche, kosteneffektive, flächendeckende und vor allem zur sensiblen Nachtzeit wirksame Senkung des Güterzuglärms biete die Umrüstung des Güterwagenbestandes auf diese lärmarmen Bremssohlen.

NOTIZEN

<u>Der Schienengüterverkehr profitiert von der Globalisierung</u>

Zusammenhänge zwischen SGV (Schienengüterverkehr) und der Globalisierung erläuterte Arthur-Iren Martini, Geschäftsführer des Netzwerks Privatbahnen.

Das Netzwerk Privatbahnen e. V. vertritt die privaten deutschen Gütereisenbahnen sowie Eisenbahnunternehmen aus den Nachbarstaaten, die in Deutschland tätig sind. Ziel des Netzwerks ist die Entwicklung eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene in Deutschland und Europa, die Interessenvertretung seiner Mitglieder gegenüber Politik, Behörden, Industrie und die Organisation betrieblicher Zusammenarbeit.



Arthur-Iren Martini, Netzwerk Privatbahnen

Kontakt:

Arthur-Iren Martini
Netzwerk Privatbahnen –
Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e. V.
Am Weidendamm 1a in 10117 Berlin 030-59 00 99-626 (Fax:- 628)
martini@netzwerk-privatbahnen.de
www.netzwerk-privatbahnen.de

Netzwerk Privatbahnen

Globalisierung - Was ist das?

Globalisierung ist eine nationale / internationale / globale Vernetzung von Produktions- und Leistungsprozessen: Waren, Dienstleistungen, Geld, ... – auch von Risiken (Investitionen / Kredite) und Steuern (zahlen bzw. vermeiden).

Globalisierung und Internationalität

National

80 Mio. Verbraucher und Verbraucherinnen in Deutschland!

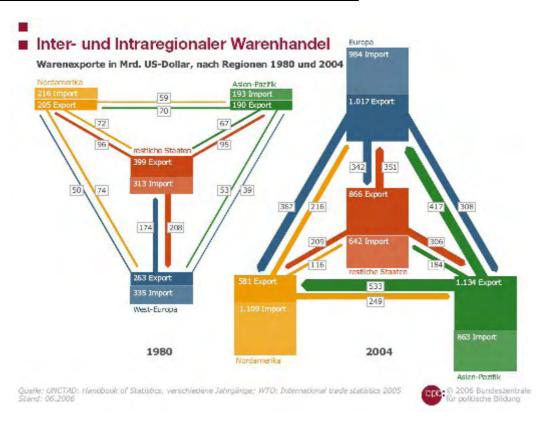
International

EU-25 mit über 400 Mio. Einwohnern und Einwohnerinnen!

Interkontinental

Die Welt, der Globus, mit Milliarden von Verbrauchern und Verbraucherinnen

Handelsvolumen 1980 im Vergleich zu heute (2004)



Auswirkungen d. Globalisierung

Produktion

Es gibt Produktionsverlagerungen:

Perspektive Export: n\u00e4her zum Abnehmer

Perspektive Kosten: dort, wo preiswert produziert wird

<u>Arbeitsplätze</u>

hier: Abbau – dort: Aufbau von Arbeitsplätzen

Logistik

Logistik spielt DIE entscheidende Rolle!

Seefracht und Schienenfracht

Der Seeweg ist Quelle Nr. 1 für Schienentransport!

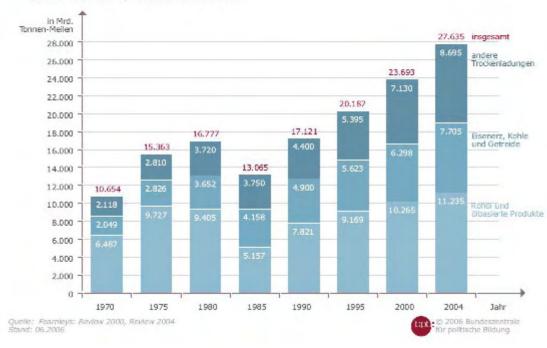
Der Gooweg ist Quoile III. I für Gomenentianoport.

- 90 % (Gewicht) auf dem Seeweg.
- 2004: 7 Mrd. t auf Strecken > 4000 Seemeilen.
- 40 % Rohöl etc.
- 28 % Eisenerz, Kohle, Getreide.
- Das Seefrachtaufkommen in den letzten Jahrzehnten ist von 6.000 auf 27.000 Mrd. tMeilen gestiegen!

Seefracht 1970 bis 2004

■ Seefracht

In absoluten Zahlen, weltwelt 1970 bis 2004



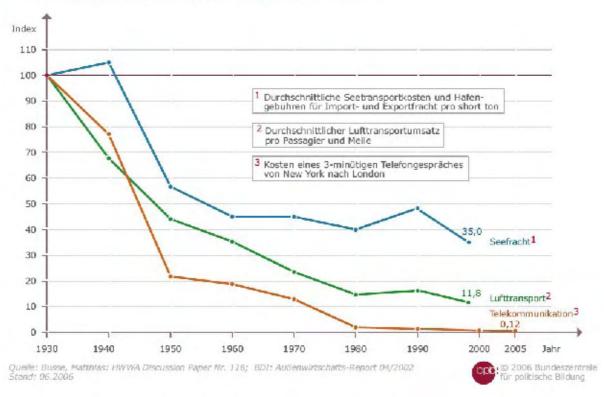
Ohne Eisenbahn kriegt man die Container nicht aus dem Hafen weg!

Transportkosten

- Der Transport von 1 t Eisenerz von Australien nach Europa kostet etwa 12 US \$.
- Ein Container (=20 t Fracht) von Asien nach Europa kostet soviel wie ein Flugticket in der Economy Class.
- Der Transportkostenanteil an den Gesamtkosten eines Fernsehgerätes aus Asien ist 1,5 %, der Anteil an einem Kilo Kaffee ist 1,0 %.
- Ein einzelnes Containerschiff transportierte 1968 ca. 752 TEU¹³. Im Jahr 2006 werden vom Containerschiff "Cosco Guangzhou" bis zu 9500 TEU bewältigt.

Transport- und Kommunikationskosten

Index (1930 = 100), in konstanten Preisen, 1930 bis 2005



Seite 34 von 76

_

Die verbreitetsten genormten Großraum-Container haben eine Breite von 8 Fuß (2,44 m) und sind 20 Fuß (6,096 m) lang. Daraus ergeben sich die Container-Maßeinheit TEU (Twenty-foot Equivalent Unit).

Profitiert der Schienengüterverkehr?

Ja,

denn die Globalisierung erhöht das Volumen der internationalen und dadurch auch der nationalen Warenströme.

Ja.

weil es mehr Long-distance-Transporte gibt. Die Schiene ist auf langen Landdistanzen das ideale Verkehrsmittel. Deutschland ist durch seine geographische Lage als Transitland begünstigt gegenüber anderen Ländern wie Großbritannien.

Key Factors

- Gezielte, kontrollierte Investitionen ins Schienennetz / Verzicht auf Prestigeprojekte.
- Transparenz bezüglich der Eisenbahn-Infrastruktur.
- Flankierende verkehrspolitische Maßnahmen:
 - Kein 60-t-LKW,
 - Interoperabilität¹⁴ des europäischen Schienennetzes.
- Wettbewerb / Neutralität der Infrastruktur (Trennung von Netz- und Verkehrsunternehmen).

"Verkehrspolitik in Deutschland heißt ja vordergründig erst mal, den Verkehrskollaps auf der Straße zu verhindern!"

Arthur-Iren Martini, Netzwerk Privatbahnen





Interoperabilität wird definiert als die Fähigkeit der Züge, auf allen Abschnitten des Eisenbahnnetzes zu fahren, d. h. die unterschiedlichen Eisenbahnsysteme in der EU durchgängig nutzen zu können.

NOTIZEN

Wettbewerb im Schienengüterverkehr: Ein Ziel der Bahnreform

Wolfgang Groß, Leiter Bahnbetrieb des Eisenbahnunternehmens TX Logistik AG aus Bad Honnef referierte aus der Sicht eines Wettbewerbers im Güterverkehr und zeigte den Teilnehmenden, wo die Umwelt- und Lärmverantwortung eines Eisenbahnunternehmens liegt.



Wolfgang Groß, TX Logistik, untertitelte seinen Vortrag mit "TX Logistik – ein steiniger Weg: Bemühungen zu mehr Wettbewerb auf der Schiene"

Wolfgang Groß ist Anwohner an der Weberstraße in Bonn – somit an dem Bonner Bahn-übergang mit den längsten Schließzeiten und an einem Ort, von dem die lautstärksten Proteste gegen den Güterzug-Lärm in Bonn zu vernehmen sind.

Als Bonner und betroffener Anwohner auf der einen und Beschäftigter im Management eines Eisenbahnunternehmens auf der anderen Seite verknüpft sich in Hr. Groß das komplette Interessensspektrum des Tagungsthemas "Bonn und der Schienengüterverkehr".

TX Logistik AG



<u>Das Leitbild der Firma:</u>
Wir bringen Bewegung auf die Schiene.

Mit Motivation und Unternehmergeist beschreitet die TX Logistik AG neue Wege im Schienenverkehrsmarkt und stellt durch innovative Konzepte die Leistungsfähigkeit der Schiene unter Beweis. Als ein führendes, europäisch operierendes Eisenbahnverkehrsunternehmen realisieren wir Dienstleistungen auf der Schiene, die den Anforderungen moderner Transportlogistik im Hinblick auf Ökonomie und Ökologie entsprechen.

Wir zeigen, wie viel Bewegung auf der Schiene möglich ist und wie beweglich dieses Transportnetzwerk sein kann.

Kontakt:

TX Logistik AG Rhöndorfer Str. 85 53604 Bad Honnef www.txlogistik.de



Zahlen und Fakten

- Im Liberalisierungsindex "Bahn" ist Deutschland augenblicklich (Stand 2004) Spitzenreiter.
- 300 EVU sind unterwegs auf Deutschlands Schienen. Diese Unternehmen teilen sich wie folgt in Marktsegmente auf:

Schienenpersonenverkehr (rd.150)
 Internationaler Güterverkehr (rd. 15)
 Nationaler/regionaler Güterverkehr (rd.135)

- Größte Unternehmungen Schienengüterverkehr sind:
 - Railion (DB AG) mit einem Verkehrsanteil von 85 %
 - Weitere große EVU im Cargo-Verkehr (der restlichen 15 % Marktanteil) sind u. a.:
 - Rail4Chem, Essen
 - Häfen- und Güterverkehr Köln
 - TX Logistik AG, Bad Honnef
 - SBB-Cargo, Duisburg
 - Connex (als regionales EVU)

Sind wir auf dem Weg zu mehr Wettbewerbsfreiheit?

JA

- Viele regionale EVU
- Nur wenige große Unternehmungen
- Viele EVU gehören öffentlichen Körperschaften; einige EVU sind Töchter ehemaliger Staatsbahnen

NEIN

- Dominanz der DB!
- Das DB-Netz ist eingebettet in DB-Holding. Railion ist Teil der DB-Holding (mit einem Marktanteil von 85 %).
- Energie und Tankanlagen werden von der DB bewirtschaftet.
- Trassen und Abstellgleise werden von der DB bewirtschaftet.
- Fachlicher Hürdenlauf zum Netzzugang.
- Ungenügende Anreize zur Steigerung Leistungsfähigkeit.
- Trassenpreise sind nicht transparent.
- Leistungen sind zum Teil ungenügend definiert.
- Viele Prozesse sind nicht entwickelt (z. B. Baustellenmanagement).

Deutlich zeigt sich, dass sich mittelständische Schienengüterverkehrs-Unternehmen durch das Vorhandensein einer mächtigen Staatsbahn – eben der Railion mit einem Marktanteil von 85 % – immer erst um Wirtschaftlichkeit kümmern müssen, bevor sie sich mit umweltpolitischen Zielen wie der Reduzierung des Güterzugverkehrslärms befassen können.

Wettbewerbsfreiheit "Schiene" = Vorteile für Kunden!

- Preisvorteile durch heftigen Wettbewerb
- Flexibilität: Kurzfristige Änderungen sind möglich!
- Kurze Entscheidungswege in mittelständischen Unternehmen!
- Transparente Preise ohne wesentlichen Overhead!

"Last, Gewicht und Zeit sind die entscheidenden Komponenten. Verkehrslärm interessiert die Kunden nicht!"

Wolfgang Groß, TX Logistik

- Moderne Kommunikationsmethoden über Zugläufe / Standorte von Wagen!
- Qualitäts- und kundenorientierte Lösungen!

Welches sind die großen Probleme der mittelständischen Eisenbahnunternehmen in der Praxis?

- Rabattstaffeln, z. B. bei Energiebezug von der DB, erreichen mittelständischen Unternehmen nicht, sondern nur das große EVU Railion.
- Abstellgleise sind häufig längerfristig an Railion vermietet. Railion ist dann häufig nicht zu Kompromissen bereit und erschwert den anderen EVU somit die Zugbildung und Zugauflösung.
- Wenn sich das EVU Netzzugang verschafft, ist im Vorfeld ungeheures Fachwissen und eine große Dickfelligkeit von Nöten, um die vielen Regelungen der DB Netz durchdringen zu können!
- EVU sind zu hohen Investitionen gezwungen, da es aufgrund der Firmenpolitik der DB / Railion praktisch unmöglich ist, sich Güterwagen auszuleihen. Für die Lärmproblematik ist dies natürlich ein Vorteil, denn die mittelständischen EVU haben in der Regel neueres Material als Railion und das neuere Material ist schlicht leiser als das alte.

"Sie brauchen nicht zu glauben, dass uns die Railion auch nur einen Güterwagen leiht!"

Wolfgang Groß, TX Logistik

Güterzug-Lärm aus der Sicht des EVU

Hauptthema eines EVU ist nicht der Lärmschutz, sondern die Wirtschaftlichkeit und die Verantwortung für Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen.

"Beim Lärm ist es unser Job als EVU, dafür zu sorgen, dass nichts klappert!"

Wolfgang Groß, TX Logistik

Dennoch gibt es eine Verantwortung des EVU: Ein EVU muss eine ordentliche Instandhaltung betreiben, damit das eingesetzte Zugmaterial zum einen verkehrssicher ist und zum anderen keinen unnötigen Lärm verursacht.

Die Kunststoffbremse aus Sicht eines EVU

Die Kunststoffbremse (K-Sohle) befindet sich immer noch in der Entwicklungsphase. Einige Fakten sind aber schon klar: Unabhängig von den einmaligen Umrüstungskosten (ca. 4500 Euro pro Wagen) entstehen weitere Kosten. Eine Kunststoffsohle kostet ca. 27 Euro, während eine konventionelle Sohle 8 Euro kostet. Der Preisunterschied relativiert sich durch eine längere Lebensdauer der Kunststoffsohle. Wie viel länger das ist, steht aber noch nicht fest, da Erfahrungswerte fehlen. Bei diesem Preisunterschied müsste die Lebensdauer 3,4mal so lang sein, um die Kosten zu relativieren. Von einer Lebensdauer, die länger als doppelt so lang wie die einer konventionellen Sohle ist, kann jedoch derzeit nicht ausgegangen werden.

Das heißt:

Selbst bei einer vollen Übernahme von Umrüstungskosten durch staatliche Zuschüsse, entstehen durch die K-Sohle höhere Kosten für die EVU.

Zur Orientierung: Das Unternehmen TX Logistik benötigt derzeit ca. 5000 konventionelle Sohlen pro Jahr.



TX-Logistik-Lok am Brenner

"TX Logistik erprobt die neue K-Sohle in der Praxis und engagiert sich dadurch freiwillig für die Lärmreduzierung im Schienengüterverkehr. Ich bin ein bisschen stolz auf dieses Engagement."

Wolfgang Groß, TX Logistik.

Zahlen und Fakten zur TX Logistik AG

Gründung: 1999

Mitarbeiteranzahl: ca. 160 (davon rd. 80 Lokführer)

<u>Fahrzeuge:</u> 30 E-Loks, 350 Güterwagen

390 <u>Züge pro Woche</u>, 20.000 Zugkilometer pro Tag

Umsatz: > 70 Mio. €

Aktionärsstruktur:

49 % Privat (Deutschland), 51 % Trenitalia SpA

Aktiv nicht nur in Deutschland, sondern in Europa:





<u>Lärm im Schienengüterverkehr – nicht nur ein Problem der Güterwagenbremse!</u>

Das Abschleifen der Schienen

Durch ein mangelndes bzw. weniger häufig stattfindendes Abschleifen der Schienenwege entsteht mehr Lärm. Daten über die Schienenwartung und die Entwicklung von Wartungsintervallen und -qualität liegen aber nicht vor.

Der flüsternde Oberbau

Durch die Verwendung von lärmdämmenden Steinen wird Lärm sofort an der Quelle reduziert. Auch das "kleine Mäuerchen" rechts und links der Gleise bewirkt, dass der Lärm, der sich über die Gleise hinaus ausbreitet, stark reduziert wird. Bei den Gleiszufahrten des Prestigeobjekts "Berlin Hauptbahnhof" hat man sich die ca. 80 cm Gleisumbauung geleistet, anderswo praktisch nicht.

Lärm am Bahnübergang

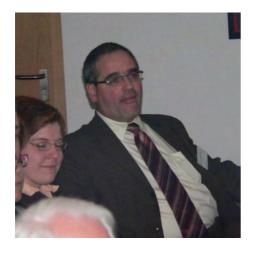
Durch die Stellwerkreduzierung der DB und die damit verbundene Personalreduzierung wird der Arbeitsplatz eines Fahrdienstleiters vor Ort immer seltener. Somit gibt es niemanden mehr, der den einzelnen Bahnübergang "persönlich" kennt und beobachten kann. Zwangsläufig erhöhen sich die Schließzeiten für Bahnübergänge.

Wahrnehmung von Verantwortung durch EVU oder DB Netz?

In der Öffentlichkeit werden zuerst die EVU mit ihren Güterzügen verantwortlich gemacht. Dieser Verantwortung müssen sich die EVU durch eine ordentliche Instandhaltung ihrer Züge auch stellen. Das Lärmproblem kann aber nur durch Maßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur effizient angegangen werden – und dies liegt in erster Linie in Verantwortung der DB Netz!

Streckennutzung

In der Schweiz <u>muss</u> beispielsweise <u>jedes</u> Eisenbahnverkehrsunternehmen die vorhandenen Umgehungsstrecken nutzen, bevor die Güterzüge auf Altbaustrecken durch die Stadt gelenkt werden. Das ist in Deutschland nicht verbindlich geregelt.



Hermann-Josef Borjans, Bezirksverordneter der Stadt Bonn (SPD) und einziger kommunaler Mandatsträger aus Bonn, der an der VCD-Fachtagung teilnahm, diskutierte mit Teilnehmenden und dem Referenten den Verkehrszuwachs, der im Schienengüterverkehr noch auf Bonn zukommt. Die Maximalauslastung sind 400 Züge pro Tag auf jeder Rheinseite. Zahlen der DB hierzu stellt die Stadt Bonn im Internet zur Verfügung.

Pausen-Impressionen



Wettbewerber von drei verschienenen EVU gemeinsam beim Mittagessen: Constantin Vogt (Deutsche Bahn, Berlin), Wolfgang Groß (TX Logistik, Bad Honnef), Jens Kielhorn (RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn, Bonn)

Teilnehmende aus dem Bereich der Bonner Verkehrspolitik waren auf der Fachtagung selten.

Eine der Ausnahmen: Ilse Maresch, Sprecherin des Verkehrsforums Bonner Bürgerinitiativen









Von links nach rechts: Jürgen Eichel, Philipp Fichtner und Stefan Weh (Mitglieder im VCD-Landesvorstand Nordrhein-Westfalen)

Wie werden Güterzüge leiser und was kostet es?

Matthias Pippert, Projektleiter der Allianz pro Schiene e.V. aus Berlin schilderte Ergebnisse des von ihm betreuten Projektes "Erster Umweltvergleich Schienenverkehr".



Informationen über Allianz pro Schiene finden Sie auf Seite 23.



Kontakt:

Dipl.-Ök. Matthias Pippert Allianz pro Schiene e. V. Tel.: 030/24 62 599-60

E-Mail:

matthias.pippert@allianz-pro-schiene.de

Internet:

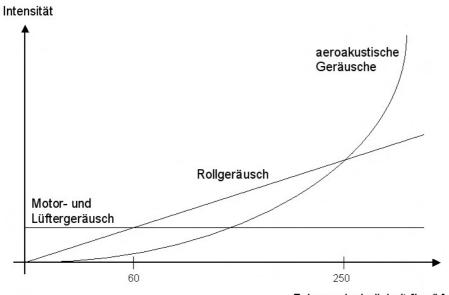
http://www.allianz-pro-schiene.de

Matthias Pippert, Allianz pro Schiene

Lärmemissionen – ein Thema für die Eisenbahn!

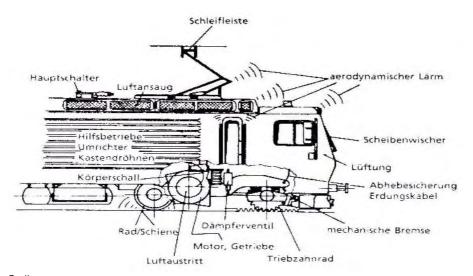
- Die Eisenbahn verursacht weniger Lärmemissionen als die Konkurrenz.
- Von Eisenbahnlärm sind weniger Menschen betroffen als von Straßenlärm.
- Aber: Eisenbahnlärm tritt konzentriert auf und häufig auch nachts!

Die Hauptlärmquellen des Schienenverkehrs



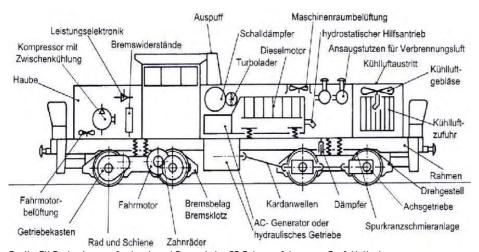
Fahrgeschwindigkeit [km/h]

Hauptlärmquelle E-Lok



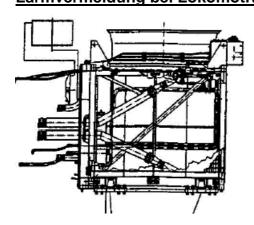
Quelle: transpress

Hauptlärmquellen V-Lok

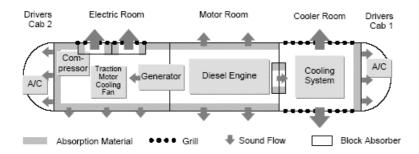


Quelle: TU Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr, FG Schienenfahrzeuge, Prof. M. Hecht

Lärmvermeidung bei Lokomotiven



Reduzierung der Lüfterdrehzahl durch ein intelligentes Lüfter-Steuerungssystem



Wände zur Schallisolierung im Maschinenraum; Schallgedämpfte Außenwände, um Schallausbreitung zu verhindern.

Weitere Maßnahmen (Beispiele):

- Optimierte Abgasschalldämpfer
- Optimierte Getriebe
- Vermeidung von Schallbrücken (zwischen Rädern, Drehgestellen und Lokkasten) und Resonanzräumen

Nur bei einem systematischen Herangehen unter Betrachtung verschiedener Lösungen wird das Beste herausgeholt (Akustikmanagement).

Kosten der Lärmvermeidung ("Faustregeln"):

- Bei systematischem Akustikmanagement gibt es keine wesentlichen Mehrkosten bei der Fertigung, aber
- z. T. zusätzliche Materialkosten und vor allem
- höhere Engineeringkosten (Konstruktionsprozess),

d.h.: die Mehrkosten pro Lok hängen stark von Stückzahl ab.

- Die Machbarkeit hängt im Einzelfall von Platz- und Gewichtsreserven ab.
- Eine nachträgliche Lärmsanierung von Lokomotiven ist i. d. R. sehr viel teurer.

Neu: TSI Lärm

Das Gesetz "TSI Lärm" = "Technische Spezifikation Interoperabilität Fahrzeuge – Lärm" regelt erstmals europaweit geltende Emissionsgrenzwerte für Eisenbahnfahrzeuge!

- Gültig für alle Fahrzeuge auf dem transeuropäischen Netz (auch im nationalen Verkehr!).
- In Kraft seit 23.06.06 für Loks, Triebwagen und Reisezugwagen und seit 01.02.07 für Güterwagen.
- Übergangsregelungen (ca. 2 Jahre).
- Eine 2. Stufe ist in 10-12 Jahren zu erwarten mit einer weiteren Reduzierung um 2 dB(A) für Triebwagen bzw. 5 dB(A) für übrige Fahrzeuge.

Für Deutschland sind Grenzwerte, wie sie die TSI Lärm vorsieht, komplett neu. In Italien, Österreich und der Schweiz gab es in diesem Bereich beispielsweise schon vorher Grenzwerte zum Lärmschutz.

Grenzwerte der TSI Lärm für Lokomotiven:

Fahrzeug	L _{pAeq,Tp} @ 7,5m; dB (A)
Elektrische Lokomotiven	85
Diesellokomotiven	85
Elektrotriebwagen	81
Dieseltriebwagen	82
Reisezugwagen	80

Aktuelle Neubaulokomotiven sowie einige remotorisierte Diesellokomotiven erfüllen diese Werte oder kommen ihnen nahe. Ältere Lokomotiven liegen oft um 5 bis 10 dB (A) darüber. Eine Lärmsanierung älterer Fahrzeuge ist nicht vorgeschrieben, aber bei Nachrüstung/Modernisierung ist der Nachweis erforderlich, dass keine Erhöhung der Lärmemissionen eintritt.

"Als Anwohner kann man davon ausgehen, dass die TSI Lärm den Lärm in 10-14 Jahren spürbar gemindert hat"

Matthias Pippert, Allianz pro Schiene

Hauptlärmquelle Güterwagen

- Rollgeräusch
- "Kurvengeräusch"
- Bremsgeräusch
- Schallübertragung in den Wagenkasten / Dröhnen / Resonanzen
- Aggregate (z. B. bei Kühlwagen)

Konventionelle Bremssohlen (links) und die K-Sohle (rechts) im Vergleich

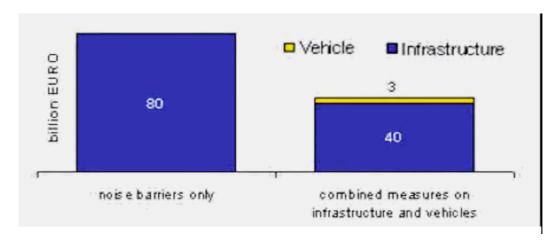




Die dringendste Maßnahme: "K-Sohlen"

- Die Bremssohlen werden aus Kunststoff-Komposit-Material statt aus Grauguss hergestellt.
- Radlaufflächen werden beim Bremsen weniger aufgeraut. Dadurch verringert sich das Rollgeräusch beim Fahren.
- Railion, SBB Cargo u. a. beschaffen Neuwagen nur noch mit K-Sohle.
- K-Sohlen bewirken eine Lärmreduzierung um ca. 10 dB (A).
- K-Sohlen sind weitgehend kostenneutral bei der Neubeschaffung. Die Industrie ist auf dem Weg dahin, den höheren Einzelpreis der K-Sohle durch eine längere Lebensdauer im Vergleich zum Grauguss auszugleichen.
- Die Umrüstkosten betragen ca. 4.500 € pro Wagen (Umbau der Bremsanlage, neue Bremsventile).
- Die Lärmreduzierung wäre flächendeckend.

Die Ausrüstung der Güterwagen auf K-Sohlen ist die effizienteste Lärmsanierungsmaßnahme, die derzeit verfügbar ist. Lärmschutzwände und -fenster können teilweise vermieden werden. Die Bahnen brauchen aber Unterstützung bei der Umrüstung.



Es ist anzunehmen, dass bei einer Förderung des Staates zur Umrüstung auf die K-Sohle die Hälfte der Kosten für Lärmschutzwände und -fenster wegfallen.

Lärmreduzierung ist nachhaltig

- Die positiven Wirkungen der K-Sohle sind deutlich h\u00f6rbar, wenn ca. 85 % der Achsen eines Zuges damit ausger\u00fcstet sind.
- Die Lärmreduzierung um 10 dB ist für die menschliche Wahrnehmung eine Halbierung, aber physikalisch (energetisch) eine Reduktion um 90 %!
- Zehn Güterzüge mit 100 % K-Sohlen entsprechen einem Güterzug mit 100 % Grauguss-Sohlen!
- Die Verdoppelung oder Halbierung der Zugzahl macht nur 3 dB aus!

TSI Lärm für Güterwagen

Grenzwerte der TSI Lärm für Güterwagen:

Güterwagen	APL [1/m]	L [dB(A)]
Neu	≤ 0,15	82
Erneuert	≤ 0,15	84
Neu	> 0,15 ≤ 0,275	83
Erneuert	> 0,15 ≤ 0,275	85
Neu	> 0,275	85
Erneuert	> 0,275	87

APL = Koeffizient für Anzahl der Achsen, bezogen auf die Wagenlänge

Werte für V=80 km/h, Messabstand 7,5 m, Referenzgleis

TSI Lärm und K-Sohle

- Die TSI Lärm gilt für neue Güterwagen (mit Übergangsregelung); faktisch ist i. d. R. die K-Sohle erforderlich!
- Bei Umrüstung/Erneuerung: Nachweis, dass keine Erhöhung der Geräusche resultiert.
- Bei Ausrüstung mit neuen Geräuschquellen müssen Grenzwerte der TSI erfüllt werden.
- Bei Änderung der Leistung des Bremssystems müssen Grenzwerte erfüllt werden.
- Bei Ausrüstung mit K-Sohle ist bei Umrüstung kein Nachweis erforderlich!

Perspektive: LEILA-DG?

LEILA-DG steht für das "Leichte und Lärmarme Güterwagendrehgestell" und ist eine sich in der anfänglichen Entwicklung befindliche Technik für Güterzugwagen.

Das Grundprinzip der Grundversion ist: Kein einzelnes Bauteil dient nur der Lärmreduktion, aber alle Bauteile sind lärmoptimal konzipiert:

- Räder mit geradem Steg = 3 dB gegenüber gewelltem Steg
- Radscheibenbremsen = 3 dB dank Aussteifung und Fügestellendämpfung
- Gummifeder mit hydraulischer D\u00e4mpfung = 2 dB durch K\u00f6rperschallsenke f\u00fcr Rad,
 Schiene und Schwelle
- Akustische Optimierung des Rahmens = 1 dB
- Die Radialeinstellung reduziert das Kurvengeräusch in engen Bögen = -3 bis 6 dB, in Extremfällen - 25 dB

Grundsätzlich ist LEILA-DG kompatibel mit dem bestehenden Wagenpark.

Projektziele von LEILA-DG sind:

- 9 dB(A) weniger als K-Klotz-gebremste Wagen und
- 18 dB(A) weniger als Grauguss-gebremste Wagen

Durch Messungen wurde inzwischen nachgewiesen, dass diese Lärmminderung mit dem LEILA-DG auch tatsächlich erreicht wird. Das heißt: 64 Leila-Wagen sind gleichlaut wie 1 Grauguss-gebremster oder 8 K-Sohlen-gebremste Wagen.

LEILA-DG würde jedoch signifikant höhere Anschaffungskosten mit sich bringen, die aber mindestens teilweise ausgeglichen werden können durch

- niedrigeren Energieverbrauch (geringeres Gewicht, geringerer Fahrwiderstand in Kurven),
- größere Zuladung durch geringeres Drehgestellgewicht,
- geringeren Verschleiß und seltenere Werkstattaufenthalte (radiale Einstellung in Kurven, Radlaufflächen).

LEILA-DG wird derzeit auf der Gotthardstrecke erprobt. Ein Regeleinsatz ist frühestens ab 2008 möglich. Mit betrieblichen Problemen ist in der Anfangszeit beim Einzelwagenverkehr zu rechnen.

Weitere Maßnahmen

- LL-Sohlen. Das sind neue Bremssohlen, die quasi in Konkurrenz zur K-Sohle stehen. Bei einer Umrüstung muss die Bremsanlage nicht ausgetauscht werden, aber die Lärmreduzierung ist dafür geringer als bei der K-Sohle.
- gedämpfte Räder: In die Wagenräder wird eine Dämpfungsschicht eingewalzt. Die Technik wird heute erfolgreich und betriebssicher im Personenzugverkehr in Italien (Vinschgaubahn u.a.) verwendet.
- Gigaboxen = Drehgestelle mit zusätzlichen Dämpfungselementen
- Vermeidung von Schallbrücken zwischen Fahrwerk und Wagenkasten
- Änderungen der Wandkonstruktion (Beispiel: Schiebewandwagen)
- Lärmoptimierte Aggregate bei Güterwagen mit Maschinenausrüstung (z. B. Kühlwagen)

Prioritäten

- Umrüstungen sollen zunächst bei Wagen mit den höchsten Laufleistungen erfolgen. Je häufiger ein Wagen läuft, desto häufiger macht er Lärm!
- Ganzzüge oder Waggons, die typischerweise in Ganzzügen eingesetzt werden, sollten vorrangig umgerüstet werden.
- "Leise" Wagen sollten bevorzugt in besonders belasteten Regionen eingesetzt werden.

Grundsätzlich gilt: Gleiszustand im Auge behalten!

Fazit

- Lärm war zwar lange Zeit ein nachrangiges Thema für die Bahnen, aber viele Bahnunternehmen sehen inzwischen, dass die Lärmemissionen zur Wachstumsbremse für den Schienengüterverkehr werden können.
- Maßnahmen am Fahrzeug wirken flächendeckend und effizienter als Lärmschutzwände etc., können diese aber nicht ganz ersetzen.
- Es stehen betriebsreife Technologien zur Verfügung, mit denen der Güterzuglärm deutlich (10 dB) und kosteneffizient gemindert werden kann.
- Reduktionsmöglichkeiten um bis zu weitere 10 dB bis ca. 2020/2025 sind in der Entwicklung.
- Die allgemeine Anwendung dieser Technologien wird durch die lange Fahrzeuglebensdauer (> 30 Jahre) gebremst.
- Durch öffentliche Förderung und politische Unterstützung des Eisenbahnverkehrs kann dieser Prozess deutlich beschleunigt werden.

Einige Gäste der Fachtagung



Frauke Spottka Mitarbeiterin der VCD-Geschäftsstelle, Berlin



Hartmut Gasser Vorsitzender des Netzwerk Privatbahnen



Christian Rosenzweig und Ana B. Garcia Antolin, Gesellschaft für Umweltplanung und wissenschaftliche Beratung, Bonn



Mathias Heide Stadtplanungsamt Bonn

Das Lärmschutzprogramm der Deutschen Bahn

Aus dem Bahn-Umwelt-Zentrum der Deutsche Bahn AG referierte Constantin Vogt über die Maßnahmen der Deutschen Bahn in Deutschland und insbesondere in Bonn. Am 13.02.2007 hatte die DB mit dem Bau von Schallschutzwänden in Bonn begonnen (siehe Pressemitteilung der Stadt Bonn auf Seite 59).



Constantin Vogt, Deutsche Bahn AG

Die Bahn



Kontakt:

Constantin Vogt Deutsche Bahn AG Bahn-Umwelt-Zentrum

Umwelt- und Nachhaltigkeitsinformation (VU 2) Caroline-Michaelis-Straße 5 -11 10115 Berlin

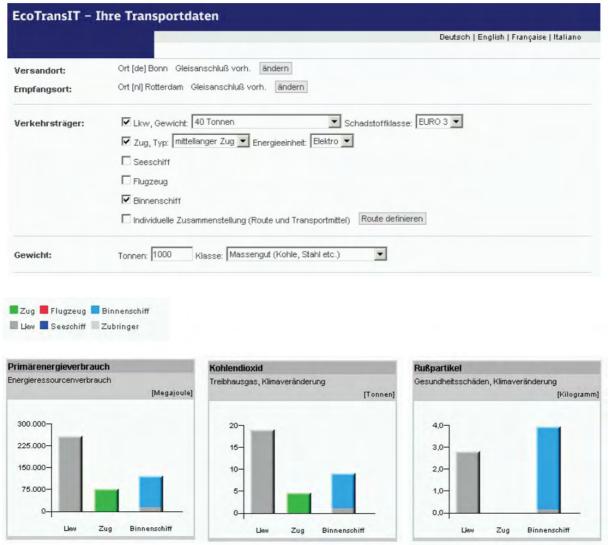
Tel.: 030-297-56526 Fax: 030-297-56505

E-Mail: constantin.vogt@bahn.de Internet: www.db.de/umwelt

<u>Unser Beitrag zum Umweltschutz: Fahren und Transportieren als erste und wichtigste Umweltleistung</u>

- Die Bahn ist das umweltfreundlichste (motorisierte) Verkehrsmittel.
- Straßen- und Flugverkehr tragen sehr viel mehr zu Schadstoff-, Lärm- und Klimabelastungen bei.
- Die Folgekosten (externe Kosten) des Schienenverkehrs sind deutlich niedriger als die des Luft- und Straßenverkehrs.
- Im Güterverkehr betragen die spezifischen CO₂-Emissionen der Schiene weniger als ein Drittel der Emissionen eines durchschnittlichen Lkws.
- Im Vergleich zum Luftverkehr sind es ein Zwanzigstel der spezifischen CO₂-Emissionen.
- Pro Streckenkilometer wird auf der Schiene die doppelte Transportleistung wie auf der Straße erbracht.

EcoTransIT.org: Berechnung des Umweltvorteils des Schienenverkehrs



Die Entstehung von Schienenlärm: Wichtigste Quelle ist das Rollgeräusch

- Hauptquelle des Schienenlärms ist das Rollgeräusch. Im Hochgeschwindigkeitsverkehr (>200 km/h) kommen jedoch aerodynamische Geräusche hinzu.
- Es gilt: Je glatter Rad und Schiene, desto leiser rollt der Zug.
- Die Bremsen von Güterwagen bremsen auf der Lauffläche des Rades. Diese wird durch die eingesetzten Graugussbremsen aufgeraut.
- Bei Personenzügen dagegen kommen Scheibenbremsen zum Einsatz, die nicht die Lauffläche des Rads berühren.
- Hinzu kommen bei Personenzügen weitere lärmmindernde Maßnahmen: Beim ICE etwa sorgt das aerodynamische Design und die Verkleidung des Fahrwerks für eine leisere Fahrt.
- Die Folge: Güterzüge sind lauter als Personenzüge. Das Augenmerk der Bahn richtet sich deshalb darauf, den Lärm des Güterverkehrs zu reduzieren.

<u>Die Bahn nimmt das Thema Lärm erst – sie setzt sich für die Reduzierung des</u> Schienenverkehrslärms ein

Im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern wird die Bahn als weniger lästig wahrgenommen: Laut Umweltbundesamt fühlen sich nur 20 Prozent der Anwohner von Schienenverkehrslärm belästigt – beim Straßenverkehr sind es 60 Prozent, beim Flugzeug 30 Prozent.

Dennoch: Schienenlärm ist ein Umweltproblem, das von der Bahn ernst genommen wird.



Die Bahn hat sich deshalb das Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm ausgehend vom Jahr 2000 bis 2020 zu halbieren

Für die Bahn gehören mehrere Bausteine zu einer wirksamen Lärmminderung:

- 1. Passive und aktive Lärmminderungsmaßnahmen wie sie im Lärmsanierungsprogramm und in der Lärmvorsorge durchgeführt werden (Schallschutzwände und -fenster).
- 2. Maßnahmen an der Quelle (akustisches Schienenschleifen, Einsatz von lärmmindernden Bremsen)
- 3. Unterstützung der Forschung an neuen lärmarmen Technologien (Forschungsprojekte wie "Leiser Zug auf realem Gleis" LZarG).

<u>Lärmvorsorge an Neu-und Ausbaustrecken: Die Bahn ist verpflichtet, Lärmminderungsmaßnahmen zu ergreifen</u>

An Neu- und Ausbaustrecken ist die Bahn durch die 16. BlmSchV verpflichtet, Lärmminderungsmaßnahmen durchzuführen.

Die Lärmimmissionen werden, wie von der 16. BlmSchV vorgeschrieben, mit dem Verfahren "Schall03" (in der Ausgabe von 1990) berechnet.

Auf Grundlage der Berechnung wird entschieden, ob Lärmminderungsmaßnahmen ergriffen werden.

Anlagen und Gebiete	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime Altenheime	57	47
Reine Wohngebiete, allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Mobility Networks Logistics

<u>Lärmsanierung an bestehenden Strecken:</u> Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes

An bestehenden Strecken gibt es für Anwohner keinen gesetzlichen Anspruch auf Einhaltung bestimmter Immissionswerte. Dieser besteht grundsätzlich nur, wenn Strecken neu gebaut oder "wesentlich geändert" werden.

Seit Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes im Jahre 1974 sind die Kommunen verpflichtet, bei Bauleitplanungen oder Baugenehmigungen den Lärmschutz zu berücksichtigen und Maßnahmen festzulegen.

Seit 1999 gibt es jedoch das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes für vorhandene Schienenwege, das die DB AG umsetzt.

Bisher wurden 51 Millionen Euro jährlich zur Verfügung gestellt. Mitte 2006 wurden die Mittel zunächst auf 76 Millionen Euro, dann für das Haushaltsjahr 2007 auf 100 Millionen Euro jährlich erhöht.

Das Programm finanziert den Bau von Schallschutzwänden und passive Schallschutzmaßnahmen (Fenster) an Wohnungen.

<u>Die Sanierungsabschnitte wurden priorisiert, um den Nutzen für Anwohner zu maximieren.</u>

Ziel des Lärmsanierungsprogramms ist die Begrenzung des Lärms auf 60 dB(A), nachts, flächendeckend für die Betroffenen.

Die Bahn hat mit Hilfe ihres "Lärmbelastungskatasters" die Sanierungsabschnitte identifiziert und priorisiert.

Ziel der Priorisierung ist es, den Nutzen für die Anwohner zu maximieren. Strecken mit hoher Lärmbelastung und mit vielen Betroffenen werden zuerst saniert. Dies ist im "Gesamtkonzept Lärmsanierung" der Bundesregierung niedergelegt

Insgesamt müssen rund 3.400 Kilometer (das sind etwa zehn Prozent) des Schienennetzes saniert werden.

Die Kosten für das Programm betragen voraussichtlich zwei Milliarden Euro.

Das Gesamtkonzept Lärmsanierung ist im Internet zugänglich unter http://www.bmvbw.de/Verkehr/Schiene-,1460/Laermschutz.htm.

<u>Seit 1999 hat die Bahn bereits über zehn Prozent der ermittelten Streckenlänge</u> <u>saniert</u>

Insgesamt wurden mehr als 410 Kilometer Strecke saniert – durch den Bau von Schallschutzwänden und -fenstern sowie Dämmung von Dächern.



Mobility Networks Logistics

Stand der Umsetzung in Bonn

Bau von 4,4 km Schallschutzwänden:

- Schallschutzwände (SSW) in Bonn-Oberkassel sind fertig gestellt.
- Baubeginn der SSW in Bonn-Bad Godesberg und Bonn-Mehlem Ende März 2007 und in Bonn-Tannenbusch Ende 2007 geplant.
- Baukosten für SSW ca. 4,9 Mio. EUR
- Passive Maßnahmen in allen Bonner Ortsdurchfahrten.
 Die Maßnahmen in Bonn-Oberkassel sind fertig gestellt.
 Die Maßnahmen in der Bonner Innenstadt bzw.
 Südstadt sind bis auf Restarbeiten fertig gestellt
- Baukosten für passive Maßnahmen ca.: 2,4 Mio. EUR
- Baukosten insgesamt f
 ür die Jahre 2003 bis 2009 voraussichtlich 7,3 Mio. EUR

Das Lärmtal

Wenn es sich auch nur um einen Versprecher handelte, wurde mit dem LÄRMTAL auf der Fachtagung ein durchaus angemessener neuer Begriff für das Rheintal geprägt, wenn man es unter dem Gesichtspunkt des Schienenverkehrslärms betrachtet.

<u>Die Lärmsanierung durch eine Förderung der K-Sohlen-Umrüstung beschleunigen</u>

Die Lärmsanierung ließe sich erheblich beschleunigen, wenn auch Maßnahmen an Fahrzeugen, insbesondere die Umrüstung auf die "Flüsterbremse", die K-Sohle, gefördert werden dürften.

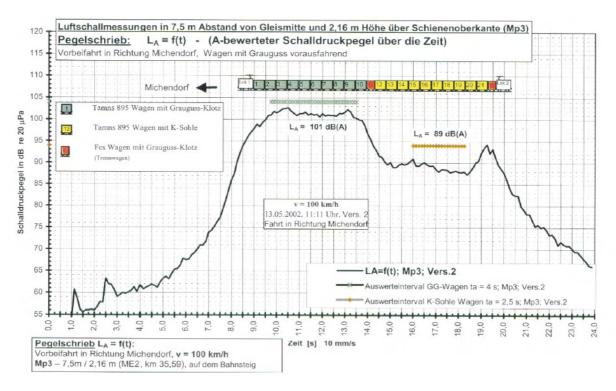
Die Bahn setzt sich deshalb gegenüber der Politik für eine öffentliche, 100-prozentige Förderung der Umrüstung der Güterwagenflotte mit der K-Sohle ein.

Ein geeignetes Mittel dafür ist die Öffnung des bestehenden Lärmsanierungsprogramms, dessen Volumen für 2007 auf 100 Millionen Euro im Jahr erhöht wurde.

Durch eine solche Öffnung könnten bauliche Maßnahmen (z.B. Schallschutzwände und fenster) mit lärmmindernden Maßnahmen an Güterwagen kombiniert werden.

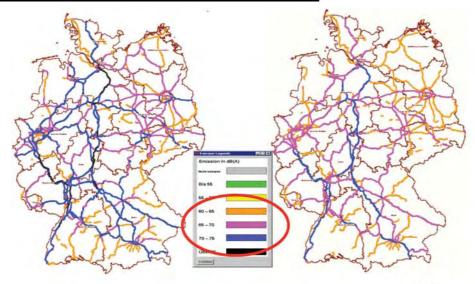
Der Nutzen wäre außerdem nicht lokal beschränkt, sondern würde allen Anwohnern an Schienenwegen zu Gute kommen.

Lärmminderung durch Einsatz der K-Sohle



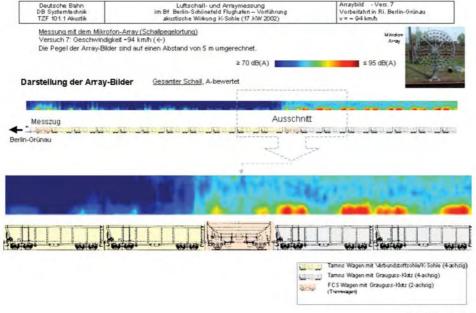
Die Lärmminderung durch die K-Sohle würde dem gesamten Netz zu Gute kommen.

Lärmsanierungsbedarf ohne und mit K-Sohle



Mobility Networks Logistics

Die Schallpegelortung macht die deutliche Lärmminderung durch die K-Sohle sichtbar.



Mobility Networks Logistics

<u>Die Erforschung lärmmindernder Technologien:</u> <u>Das geplante Projekt "Leiser Zug auf realem Gleis" (LZarG)</u>

Mit dem Projekt "LZarG" sollen neue Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung umgesetzt werden.

- LZarG ist ein geplantes Projekt im Forschungsverbund "Leiser Verkehr".
- Ziel ist, den Bahnlärm an der Quelle um 5-7 dB(A) über die Wirkung der Verbundstoffsohle (K-Sohle) hinaus zu senken.
- Partner sind die Bahnindustrie und wissenschaftliche Institute.
- Das Projekt ist ein Baustein zur Erreichung des Ziels der Bahn, den Schienenlärm bis 2020 (gegenüber 2000) zu halbieren.
- Die Bahn begleitet die Entwicklung der neuen Technologien, indem Sie bewertet, ob die Entwicklungen in ihr technisches Konzept passen. Dies soll die Chance der Umsetzbarkeit der Ergebnisse erhöhen.

<u>Die EU-Umgebungslärmrichtlinie soll europaweit die Lärmbelastung vermindern</u>

- Die EU-Umgebungslärmrichtlinie soll einen besseren Kenntnisstand über die Lärmsituation erbringen und damit die Grundlage bilden, europaweit die Lärmbelastung zu vermindern.
- Die Richtlinie wurde im Juni 2005 mit der Änderung des BImSchG in deutsches Recht umgesetzt.

DIE UMSETZUNG GEHT WEITER:

- Bis zum 30. Juni 2007 müssen Lärmkarten erstellt werden, die die Lärmsituation abbilden (für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern und Strecken mit mehr als 60.000 Zügen im Jahr).
- Die Öffentlichkeit muss über die Lärmsituation informiert werden.
- Bis zum 18. Juli 2008 müssen Lärmaktionspläne erstellt werden. Darin sollen ggf. Maßnahmen zur Lärmreduzierung festgelegt werden.

Eine effiziente Umsetzung steht an:

- Für die Erstellung der Lärmkarten gibt es eine Verordnung, die 34. BlmSchV. Zuständige Behörde für die Schienenwege ist das Eisenbahnbundesamt (EBA).
- Bei der Erstellung der Lärmkarten sollte aus Sicht der Bahn eine Einheitlichkeit der Daten bundesweit gewährleistet sein.
- Die rechtliche Grundlage für die Lärmaktionspläne ist noch nicht geklärt. Eine Verordnung liegt nicht vor.
- Nach bisherigem Stand sind die Kommunen für die Lärmaktionsplanung zuständig. Kompetenzen, Finanzierung und Verantwortlichkeit für die Durchführung von Maßnahmen sind jedoch ungeklärt.
- Die Bahn schlägt vor, für die Aktionsplanung die Erfahrungen aus dem Lärmsanierungsprogramm zu nutzen und auf die bewährten Maßnahmen aufzubauen.

<u>Der Schienenbonus: Schienenlärm wirkt weniger störend als Straßen- oder</u> Flugverkehrslärm

Der so genannte Schienenbonus ist ein Abschlag von 5 dB(A) jeweils bei Schallschutzmaßnahmen in der Lärmsanierung als auch in der Lärmvorsorge.

Der Schienenbonus beruht auf Studien, in denen europaweit nachgewiesen wurde, dass Schienenverkehrslärm weniger störend empfunden wird als Straßen- oder Flugverkehrslärm.

Begründet wird dies durch die langen Geräuschpausen, die Fahrplanmäßigkeit (Gewöhnungseffekt), das kurze Lärmereignis und die Ähnlichkeit der Geräusche. Gesetzlich ist der Schienenbonus in der 16. BlmSchV verankert.

"Wir sind auf jeden Fall sehr offen für Kooperation. Wenn es in Bonn früher mal anders gewesen ist, muss ich mich dafür entschuldigen. Das Angebot steht!"

Schlusswort des Referenten Constantin Vogt, Deutsche Bahn

Pressemitteilung der Stadt Bonn vom 13.02.07

Bahn beginnt mit dem Bau von Schallschutzwänden

Bauarbeiten zuerst in Bad Godesberg und Mehlem

Zwei Meter hohe Schallschutzwände sollen die Anwohner in einigen Abschnitten der linksrheinischen Bundesbahnstrecke in Mehlem, Bad Godesberg und Tannenbusch künftig besser vor Lärm bewahren. Die Wände werden jeweils nur an einer Seite der Gleise errichtet, in Bad Godesberg und Tannenbusch rechtsseitig und in Mehlem auf der linken Seite. Die groß angelegte Aktion der DB beginnt noch in dieser Woche (14. Februar) im Bereich Roonstraße und Rolandswerther Straße in Bad Godesberg und Mehlem. Zunächst wird nur das Baufeld frei geräumt. Der eigentliche Bau beginnt nach Auskunft der DB ProjektBau in einem Schreiben an das Stadtplanungsamt der Stadt Bonn in den genannten Abschnitten in Mehlem und Bad Godesberg am 17. März. Bis Ende des Jahres wird dieses Projekt in Anspruch nehmen.

Für die Maßnahme müssen die Geh- und Radwege entlang der Strecke gesperrt werden. In der Roonstraße ist hiervon der Gehweg entlang der DB-Trasse zwischen Wurzerstraße und Plittersdorfer Straße betroffen. In der Rolandswerther Straße sind der Geh- und Radweg an der DB-Strecke zwischen Einmündung Oberaustraße/Rolandswerther Straße und Görresstraße gesperrt. Dies gilt auch für zuführende Stichwege.

Weitere Schallschutzwände sollen im Verlauf der Seufertstraße in Bad Godesberg und in Tannenbusch, Am Krähenhorst, folgen. Ein Bautermin hierfür steht allerdings noch nicht fest.

Im linksrheinischen Stadtgebiet wurden bei den jüngsten Zählungen an drei aufeinander folgenden Tagen jeweils 139 Nahverkehrs- und 67 Fernverkehrszüge sowie zwischen 68 und 81 Güterzügen registriert.

Der jetzt von der DB in Angriff genommene Bau der einseitigen Schallschutzwände in Mehlem und Bad Godesberg sowie - zu einem späteren Zeitpunkt - auch in Tannenbusch ist noch keine Reaktion auf den jüngst formierten Widerstand von Bevölkerung, Rat und Stadtoberhäuptern zwischen Köln und Mainz sowie Wiesbaden. Es handelt sich vielmehr um eine schon längere Zeit zurück liegende Zusage der Bahn zum Lärmschutz.

NOTIZEN

Wo liegen die Potenziale des Schienengüterverkehrs in Bonn und der Region?

Rainer Bohnet, Geschäftsführer der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE), Bonn, und Vorsitzender des Kreisverbands Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e. V. des Verkehrsclub Deutschland (VCD), referierte über die Situation des Schienengüterverkehrs in Bonn.



Rainer Bohnet, RSE-Geschäftsführer und VCD-Vorsitzender

Der VCD-Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr ist der größte Gesellschafter der RSE.

Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE)



Aus der Selbstdarstellung der RSE: "Die RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH ist ein mittelständisches Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen des öffentlichen Verkehrs mit Sitz in Bonn. Sie wurde am 14.11.1994 gegründet. Wir betreiben mit einer bundesweiten Zulassung für den öffentlichen Eisenbahnverkehr Personen- und Güterverkehre auf dem Schienennetz der DB Netz AG. Darüber hinaus sind wir als Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Bavern engagiert. Regelmäßigen Schienengüterverkehr betreiben wir in den Räumen Köln/Bonn und Koblenz/Andernach sowie in Bayern."

Bohnet beweist, dass EVU ihre Verantwortung für einen umweltgerechten Verkehr – dazu gehört zweifellos auch die Lärmvermeidung des Güterverkehrs auf der Schiene – durchaus ernst nehmen können, wenn sie wollen. Die RSE ist ein kleines florierendes Unternehmen, dass sich verkehrs- und umweltpolitisch engagiert und nicht ausschließlich Gewinnmaximierung betreibt. Der VCD als größter Gesellschafter der RSE trägt diese Symbiose aus politischem und gleichzeitig wirtschaftlichem Handeln mit.

Gleisanschlüsse einst und jetzt

- Die Deutsche Bundesbahn bediente einst über 25 Gleisanschlüsse in Bonn.
- Früher gab es insgesamt über 50 Gleisanschlüsse auf dem Bonner Stadtgebiet.
- Der letzte Gleisanschlusskunde in Bonn-Buschdorf bekam die Kündigung zum 31.12.2006.
- Der Rhein-Sieg-Kreis und der Kreis Ahrweiler sind weitgehend ohne Gleisanschlüsse.
- In 2007 wird auf Bonner Stadtgebiet nur noch ein Kunde in Bonn-Beuel über die Schiene bedient.

"Die Abkoppelung Bonns vom Schienengüterverkehr ist in erster Linie eine Maßnahme der Deutschen Bahn!"

Rainer Bohnet, VCD

Bonn Güterbahnhof

- Der Güterbahnhof hat eine zentrale Lage mit sehr guter Schienen- und Straßenanbindung. Der Bebauungsplan-Nr. 7622-20 der Stadt Bonn sieht Gleisanschlüsse vor. Der Bahnhof liegt aber brach. Die ansässigen Firmen haben mit Schienengüterverkehr nichts am Hut!
- Die Müllverbrennungsanlage (MVA) hat großes Potenzial:
 - Über 50.000 Tonnen/Jahr im Ausgang (Schlacken),
 - Müll-Shuttle Troisdorf-Friedrich-Wilhelmshütte Bonn Gbf,
 - Müll-Züge aus dem Kreis Euskirchen.

Ein Gleisanschluss, seit über 10 Jahren geplant, fehlt bis heute!



- Mögliches Ziel: Zentrum für die heute bundesweit noch völlig unkoordiniert verlaufende Elektroschrott-Logistik.
- City-Logistik
- Reaktivierungsmöglichkeit der Schienenverbindung HGK DB über den Bahnhof Bonn-Bendenfeld. Der Bahnhof liegt seit über 10 Jahren still!

Der Raum Köln ist mit Schienengüterverkehr überlastet. In Bonn liegt dieser Verkehr brach!

Güterbahnhof Bonn-Beuel

In Beuel ist der einzige vollständig erhaltene und betriebsbereite Güterbahnhof in der Region Bonn/Rhein-Sieg.

- Gute Schienen- und Straßenanbindung
- Ladestraße, Kopf- und Seitenrampe vorhanden
- Schaustellertransporte → Pützchens Markt
- Zirkusse → Roncalli
- Holztransporte → Orkan "Kyrill"
- Containerumschlag Schiene ↔ Straße und umgekehrt
- Fahrzeugtransporte

Gewerbepark Bonn West

"Der Gewerbepark Bonn West liegt unmittelbar neben einem Gleis der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), das eine Verbindung zwischen Bornheim-Hersel und Bonn Güterbahnhof herstellt. In diesem Zusammenhang wird auf das Gleisanschlussförderprogramm der Bundesregierung hingewiesen, dass interessierten Investoren bei entsprechender Erfüllung der Rahmenbedingungen eine finanzielle Bezuschussung in Aussicht stellt." (Quelle: Stadt Bonn, Wirtschaftsförderung)

Gewerbegebiet Bonn-Holzlar

"Ein zusätzlicher Standortvorteil ist die mittelbare Angrenzung an den Schienenanschluss der Industriebahn Beuel-Hangelar. In diesem Zusammenhang wird auf das Gleisanschlussförderprogramm der Bundesregierung hingewiesen, dass interessierten Investoren bei entsprechender Erfüllung der Rahmenbedingungen eine finanzielle Bezuschussung in Aussicht stellt." (Quelle: Stadt Bonn, Wirtschaftsförderung)

Rheinhafen Bonn

- Stilllegung der Hafenbahn der Stadt Bonn am 09.09.1974
- Hohes Aufkommen im Containerverkehr
- Nachteil: Fehlende Schienenanbindung
- Binnenhäfen in Köln, Neuss/Düsseldorf, Duisburg, Andernach, Koblenz, Mainz, Mannheim/Ludwigshafen haben einen Gleisanschluss
- Neubau einer Schienenanbindung über die Josefshöhe mit Anschluss an das HGK-Gleis Buschdorf–Hersel

"Der Güterbahnhof in Bonn-Beuel hat Betriebs- und Infrastrukturmöglichkeiten, die Sie anderswo wie die Stecknadel im Heuhaufen suchen!"

Rainer Bohnet, VCD

Ein positives Beispiel aus St. Augustin

St. Augustin ist die zweitgrößte Stadt des Rhein-Sieg-Kreises mit Anschluss an das europäische Schienennetz.

2006: Von Null auf 5.100 Tonnen (Feuerfeste Steine und Granulate auf dem Weg in die Ukraine)

Ein Beispiel für den Gleisanschluss als Standortvorteil!

Politische Ziele und Strategien

- ► Ein MVA-Gleisanschluss muss auch ohne zusätzliche Verbrennungslinie realisiert werden!
- Sicherung der Eisenbahninfrastrukturen durch Bebauungspläne!
- ► Kompromissfindung zwischen S-13-Planungen und Güterverkehr in Bonn-Beuel
- Bahnaffine Vermarktung von Gewerbeflächen: Gewerbepark Bonn-West, Gewerbegebiet Bonn-Holzlar
- Prüfung einer Schienenanbindung des Bonner Rheinhafens
- Runde Tische mit Stadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis und IHK Bonn/Rhein-Sieg

Solche Maßnahmen können vom Eisenbahn-Bundesamt unterstützt werden: "Zur Steigerung des Schienengüterverkehrs hat die Bundesregierung eine Förderung von Gleisanschlüssen beschlossen. Die Zuwendungen gelten für die Errichtung, Reaktivierung und den Ausbau von privaten Gleisanschlüssen. Die *Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen* ist zum 1. September 2004 in Kraft getreten."

Details siehe: http://www.gleisanschluss.info

Das verkehrspolitische Ziel des VCD-Kreisverbands Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e. V. zum Güterverkehr:

- 1. Lärmvermeidung durch eine Förderung neuer Technologie durch den Staat bevorzugt werden vor einer reinen Bezuschussung von Lärmbekämpfung durch Schallschutzmaßnahmen wie bisher!
- 2. Bonn muss wieder ein attraktiver Wirtschaftsstandort werden und im Schienengüterverkehr agieren, anstatt wie derzeit nur die Güterzüge zu ertragen, die durch Bonn durchbrettern und außer Lärm der Stadt und der Region nichts bringen!



Der VCD-Kreisverband veranstaltet jeden zweiten Montag im Monat den "Runden Tisch zur Verkehrspolitik". Dort steht der Vorstand des Kreisverbandes zur Verfügung, um aktuelle Verkehrsthemen zu diskutieren und zukünftige Aktionen zu planen. Die Sitzungen werden in zwangloser Runde abgehalten, Gäste sind stets herzlich willkommen.

Jeden 2. Montag im Monat ab 19:30 Uhr im KulturBistro PAUKE, Endenicher Str. 43, 53115 Bonn, Haltestelle Mozartstraße (Buslinien 621, 634, 636, 637, 638, 639, 800, 843 und 845), zu Fuß 10 Minuten vom Hauptbahnhof.

Nachbemerkungen und Sprüche aus der abschließenden Podiumsdiskussion

"Heute gähnt der Briefkasten vor Leere. Jeder wurschtelt vor sich hin. Wir müssen wieder miteinander reden. Daran krankt es!"

Rainer Bohnet, VCD

"Wenn die Bahn ihren Umweltvorteil behalten will, muss sie sich technisch mindestens genauso weiterentwickeln wie andere Verkehrsträger!"

Matthias Pippert, Allianz pro Schiene



"Bevor wir uns auf die K-Sohle festlegen, sollten wir andere Möglichkeiten bedenken. Die Förderung eines bestimmten Betrags ist immer besser als die Förderung eines bestimmten Produkts!"

Hartmut Gasser, Vorsitzender des Netzwerk Privatbahnen, vertrat bei der abschließenden Podiumsdiskussion Arthur-Iren Martini

"Ich habe heute gelernt, dass die anderen EVU zur Kommunikation bereit sind!"

Constantin Vogt, Deutsche Bahn

"Alle genannten Maßnahmen dauern ihre Zeit. Es muss auch organisatorische und technische Lösungen geben, die Lärm insbesondere nachts verhindern!"

Jürgen Eichel, Sprecher des VCD-Landesvorstands Nordrhein-Westfalen

Rechts (v. l. n. r.): H. Gasser (Netzwerk Privatbahnen), R. Bohnet (VCD) und Dr. M. Henke (VDV) stellen sich dem Publikum. "Man muss kein umweltpolitischer Spinner sein, um Gleisanschlüsse zu fordern. Hr. Gascher, als CSU-Bürgermeister Teilnehmer an dieser Tagung beweist das Gegenteil!"

Rainer Bohnet, VCD





Wir bedanken uns bei allen Referenten und Referentinnen für die Bereitschaft, sich auf der Fachtagung zu präsentieren, und bei allen Teilnehmern und Teilnehmerinnen für ihr Kommen und ihre engagierten Beiträge!

VCD-Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e. V.

Mitwirkende des VCD-Kreisverbands



Manfred Alpers Gästebetreuung und Finanzen



Stefan Bender Technik



Rainer Bohnet Moderation und Betreuung der Vortragenden



Percy Göttling Gästebetreuung und Organisation



Oliver Haupt Fotos und Dokumentation



Thomas Möbius / Mechthild Hübel Organisation und Pressearbeit

Quellen-Nachweis

Fotos:

- Rainer Bohnet (Seiten 1, 62)
- Matthias Pippert (Seite 46)
- TX Logistik AG (Seite 37 unten, Seite 40)
- VCD Bundesgeschäftsstelle (Seite 24 oben)
- VCD Landesverband Nordrhein-Westfalen (Seite 42 unten rechts)

Sonstige Fotos: Oliver Haupt

Tabellen und Grafiken:

Tabellen und Grafiken wurden vom Referent / von der Referentin bei der Präsentation des jeweiligen Vortrags zur Verfügung gestellt.

<u>Texte:</u>

Die Texte zu den einzelnen Referaten orientieren sich an den Präsentationen des jeweiligen Referenten / der jeweiligen Referentin mit den dazu gemachten Ausführungen und Erläuterungen. Es gilt jeweils das gesprochene Wort.

Pressemitteilung des VCD-Kreisverbands zur Fachtagung für die Fachpresse

"Die Lebenslüge, dass Schienengüterverkehr keine Konkurrenz für den LKW-Güterverkehr sein kann, ist widerlegt"

Dr. Martin Henke vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) schilderte in seinem verkehrspolitischen Vortrag im Rahmen der Fachtagung "Bonn und der Schienengüterverkehr" am 22.02.2007 die Entwicklung des Gütertransports in den letzten Jahren und zeigte den Aufwärtstrend für die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Fachtagung wurde vom Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr des Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Bonn veranstaltet und konnte neben kompetenten Referentinnen und Referenten einen illustren Teilnahmekreis aus Politikerinnen und Politiker mit verschiedenen Parteibüchern, Vertreterinnen und Vertreter von Gewerkschaften, politischen Verbänden, Verkehrsunternehmen und Anwaltskanzleien sowie Angehörige unterschiedlicher Behörden wie Bundeskartellamt, Stadtplanungsamt oder Bundesnetzagentur vorweisen.

DER SCHIENENGÜTERVERKEHR NIMMT ZU

"Als Bürger freue ich mich, wenn man seine Behörden auch mal nutzen kann", wurde Kristina Walter vom Statistischen Bundesamt durch Rainer Bohnet, den Vorsitzenden des veranstaltenden VCD-Kreisverbands und Geschäftsführer der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE), begrüßt. Frau Walter hatte sich zur Fachtagung angemeldet und sich spontan bereit erklärt, in einem Kurzreferat das Wachstum des Schienengüterverkehrs mit statistischen Daten zu untermauern.

BONN IM LÄRMTAL

Sich mit Schienengüterverkehr zu befassen, ist nicht nur Marktwirtschaft oder Verkehrspolitik, es ist zuvorderst Umweltpolitik: Mehr Bahn heißt weniger Immissionen als beim LKW-Transport, aber auch mehr Lärm für Anwohnerinnen und Anwohner an Schienenstrecken. Daher bot sich Bonn als Tagungsort an, wie ein Versprecher, der während der Veranstaltung aus dem Rheintal das Lärmtal machte, zeigte. "Wir haben angefangen, Bonn als erstes zu sanieren." Mit diesem Leitsatz schilderte Constantin Vogt von Bahn-Umwelt-Zentrum der Deutsche Bahn AG das Lärmschutzprogramm der DB AG und kündigte verstärkte Dialogbereitschaft der Deutschen Bahn mit den Bonnern und Bonnerinnen sowie mit den regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen vor Ort an.

STICHWORT K-SOHLE

Dirk Flege, Geschäftsführer von Allianz pro Schiene zeigte in seinem Vortrag die Symbiose von Schienengüterverkehr und Umwelt deutlich auf. "Der Güterverkehr auf der Schiene erlebt weltweit eine Renaissance und Europa steht erst am Anfang", wies Flege auf die steigenden Marktanteile hin. Mit dem erhöhten Zugaufkommen steige auch der Lärm. Abhilfe empfiehlt Flege als Sprecher eines Lobbyverbands für die Eisenbahnunternehmen durch Umrüstung der Güterwagenbremsen auf eine weiterentwickelte Kunststoffbremse, die K-Sohle. Da diese Umrüstung mit zusätzlichen Kosten für die Unternehmen verbunden ist, müsse eine staatliche Förderung her, die Wettbewerbsnachteile zum LKW-Verkehr für die Privatbahnen im Güterverkehr auffängt.

DRUCK AUF DIE POLITIK BELEBT

Jetzt ist ein guter Zeitpunkt für Veränderungen, die allen Beteiligten - Eisenbahnverkehrsunternehmern wie Anwohnern und Anwohnerinnen, Aktiven in Kommunalpolitik wie im Umweltschutz - zu Gute kommt. Denn die Diskussionen in der Bevölkerung haben dafür gesorgt, dass sich betroffene Bundesministerien und die großen Parteien dem Thema angenommen haben. "Raus aus dem Wohnzimmer und rein die Verbände und Parteien", empfiehlt deshalb Rainer Bohnet. Als Verband von Ehrenamtlichen hat der VCD mit der Veranstaltung dieser Fachtagung gezeigt, dass mit einigem Arbeitsaufwand und dem Opfer je eines Urlaubstages pro Mitglied der VCD-Organisationsgruppe, auf hohem Niveau etwas bewegt werden kann. "Druck auf die Politik belebt!" ermunterte der bayerische Bürgermeister
Gascher, Tagungsteilnehmer und CSU-Mitglied, alle Anwesenden, weiter zu machen.

GÜTERZÜGE UND GLOBALISIERUNG

Über die internationalen Zusammenhänge des Schienengüterverkehrs referierte Arthur-Iren Martini vom Netzwerk Privatbahnen e.V. "Der Schienengüterverkehr profitiert von der Globalisierung", so Martini. Dabei sei der Seeweg "die Quelle Nr. 1 für Schienentransporte". Für große Mengen auf langen Landstrecken sei die Schiene die attraktivste Lösung, insbesondere in Deutschland durch seine geographische Lage als Transitland. "Verkehrspolitik heißt vordergründig erst einmal, den Verkehrskollaps auf der Straße zu verhindern." Aus wettbewerbspolitischer Sicht sei die Trennung der Schieneninfrastruktur von der Deutschen Bahn AG die geeignetste Lösung. Sie fördert den Wettbewerb, die Kostentransparenz und die Innovationen.

LÄRMSCHUTZ IST UNTERNEHMERISCHE VERANTWORTUNG

Wolfgang Groß, TX Logistik AG, schilderte die Schwierigkeiten für Eisenbahnunternehmen, wenn die Nutzung der Schieneninfrastruktur nicht für alle gleich ist. Ein Rabattsystem der Deutschen Bahn AG als Betreiber eines Großteils des Schienennetzes kommt nur dem einzigen großen Güterverkehrsunternehmen zu Gute, und das ist die ebenfalls zur DB gehörende Raillion Deutschland AG mit 85 % Marktanteil. Den kleinen Unternehmen nutzen die Rabatte nichts. Groß überschrieb seinen Vortrag mit "TX - Der steinige Weg". Neben Kostenfragen ist auch das Verfahren zum Zugang auf das Schienennetz der DB ein Wettbewerbshemmnis. "Man muss ungeheures Fachwissen und eine große Dickfälligkeit haben, um die vielen vielen Regelungen der DB Netz erfolgreich durchdringen zu können." Groß, als Anwohner der Weberstraße in Bonn, einer Straße mit großem Protest gegen Güterverkehrslärm, selbst betroffen, reduziert die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht nur auf das schnöde erzielen von Gewinn. "Wir haben die Verantwortung, dass nichts klappert!" Instandhaltungsmaßnahmen ordentlich durchzuführen, sei grundsätzlich aber die einzige Möglichkeit für Unternehmen. TX Logistik erprobt zusätzlich noch neue Bremstypen, so auch die oben erwähnte K-Sohle, und leistet hier einen weiteren Beitrag zu Lärmvermeidung und Umweltschutz. Auch die Bewirtschaftung von für die DB AG unattraktiven Nebenstrecken, so wie es sich die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH aus Bonn-Beuel erfolgreich auf die Fahnen schreibt, gehört zum Umweltschutz, den Schadstoffausstoß und Lärmquelle der Schiene sind immer bessere Lösungen für die Umwelt als LKW-Transporte.

KOSTEN DER LÄRMVERMEIDUNG

Matthias Pippert, Projektleiter Umweltvergleich der Allianz pro Schiene e.V., schilderte den Teilnehmenden die Kosten und Möglichkeiten, die es gibt, wenn Schienengüterverkehr leiser werden soll. Durch systematisches Akustik-Management können lärmarme Lokomotiven konstruiert werden. "Die Fertigung solcher Lokomotiven ist nicht wesentlich teurer, aber die Konstruktion. Die tatsächlichen Mehrkosten hängen somit von der Stückzahl ab." Auch Pippert favorisiert die Umrüstung der Bremsen von Güterwagen auf die K-Sohle als nächsten Schritt. Aus anderen Ländern gibt es bereits Zahlen für vergleichbare Maßnahmen. Letztendlich muss Lärm vermieden werden, bevor er entsteht. Gelingt dies, muss weniger Geld in Lärmschutz (Schallschutzwände u. ä.) investiert werden. In der Schweiz wurden Kosten für Lärmschutzmaßnahmen durch Maßnahmen zur Lärmvermeidung am Fahrzeug halbiert. Durch neue Grenzwerte der Europäischen Union im Regelwerk TSI Lärm sind die Bahnen in der Bundesrepublik nun auch zum Handeln gezwungen. Aber: "Als Anwohner kann davon ausgehen, dass die TSI Lärm den Lärm in 10-14 Jahren spürbar gemindert hat", so Pippert. Dafür sei aber neben dem Engagement der Eisenbahnen und Bahnindustrie auch politische Unterstützung nötig.

LÄRMVERMEIDUNG SOFORT!

"Der Schalter, der einfach umgelegt werden muss, damit Güterverkehr leiser wird, den gibt es nicht. Aber wir arbeiten dran." zeigte Rainer Bohnet auf. Damit Eisenbahnverkehrsunternehmen auch einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz und zur Lärmvermeidung leisten können, müssen aber Gesetzgebung und Wettbewerb passen. Regelungen des Staates, die Nachteile des Schienengüterverkehrs gegenüber dem LKW-Transportwesen bewirken, sind genauso kontraproduktiv, wie erschwerende Bürokratie der Deutschen Bahn AG gegenüber privaten Mitbewerbern bei der Nutzung des Schienennetzes. "Unter Umweltgesichtspunkten ist Schienengüterverkehr zweifellos die Nummer Eins in der Transportbranche", so Bohnet. Der Nachholbedarf beim Lärm sei aber erst noch zu bewältigen. Während für die Straße schon seit 30 Jahren staatliche Förderprogramme zum Lärmschutz existieren, stehe man bei der Schiene hier erst am Anfang. Nur Eisenbahnunternehmen, die gerechte Wettbewerbsverhältnisse vorfinden, können auch umweltpolitisch aktiv werden und somit Verantwortung in der Gesellschaft übernehmen.

GEMEINSAM FÜR BONN

"Potential für Schienengüterverkehr in Bonn ist reichlich vorhanden", so Bohnet. "Während der Kölner Raum überlastet ist, liegt das Potential in Bonn brach, obwohl der Güterbahnhof in Beuel Betriebsmöglichkeiten und Infrastruktur bieten würde, die Sie anderswo wie die Stecknadel im Heuhaufen suchen." Dies nehme die Bonner Kommunalpolitik nicht wahr, sondern arbeite teilweise genau in die entgegengesetzte Richtung. So lange sich das nicht ändert, werden die lärmenden Güterzüge Bonn nur zum Durchgangsverkehrs nutzen und niemandem im Bonner Raum wird Gehör geschenkt, wenn er sich über den Lärm beklagt. Ziel des VCD ist es, dass Güterzüge wieder in Bonn halten und dort be- und entladen werden. Nur dann wird in Bonn wieder ein ernstzunehmender Dialog zum Thema möglich sein. Erst eine aktive Kommunalpolitik pro Güterverkehr wird daran etwas ändern. "Heute gähnt der Briefkasten vor Leere. Jeder wurschtelt vor sich hin", beklagt sich Bohnet über den fehlenden Runden Tisch, der dafür sorgt, dass Politik, Einzelhandel, Verbände und Eisenbahnunternehmen sich wieder austauschen.

DOKUMENTATION ZUM WEITERMACHEN

Über die Ergebnisse der Fachtagung wird der VCD-Kreisverband eine Dokumentation erstellen, um die Zusammenhänge zwischen Güterverkehrslärm und freiem Wettbewerb auf der Schiene, über Probleme und Lösungen, über Kosten und Umweltrelevanz für jeden zugänglich zu machen. Sobald die Dokumentation verfügbar, wird dies vom VCD bekannt gegeben. Was die Dokumentation der Lärmvermeidung bringen wird, liegt an Ihnen als Anwohnerinnen und Anwohner, Politikerinnen und Politiker, Unternehmerinnen und Unternehmer.

Pressemitteilung des VCD-Kreisverbands zur Fachtagung für die Lokalpresse

"Wenn es hier früher einmal anders gewesen ist, dann muss ich mich dafür entschuldigen. Das Angebot steht!"

Mit diesem Satz beendete Constantin Vogt vom Bahn-Umwelt-Zentrum der Deutschen Bahn AG seinen Vortrag über das Lärmschutzprogramm der Deutschen Bahn im Rahmen der ganztägigen Fachtagung "Bonn und der Schienen-Güterverkehr", die der Verkehrsclub Deutschland (VCD) in den Räumen der Stadtwerke Bonn am Donnerstag, den 22.02.2007, veranstaltete. Ob hiermit eine neue Phase der Kommunikation mit den Bonner Einwohnerinnen und Einwohnern und der Kooperation mit den privaten Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen in der Region eingeleitet wird, kann die Deutschen Bahn AG nun beweisen.

Rückfragen des Bonner Stadtverordneten H.-J. Borjans und anderer Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Fachtagung zeigten deutliche Informationsdefizite und unterschiedliche Wahrnehmungen zum Güterverkehrslärm in Bonn und der Region. "Der Dialog zwischen kommunalen Entscheidungsträgern, verkehrspolitischen Verbänden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und vor allem den Bonnerinnen und Bonnern muss wieder hergestellt werden. Daran krankt es!" brachte es Rainer Bohnet, Vorsitzender des VCD-Kreisverbands Bonn/Rhein-Sieg/Ahr, auf den Punkt.

Die Fachtagung, die in erster Linie für vom Güterverkehrslärm Betroffene sowie für Verantwortliche in Kommunen und Land ausgerichtet wurde, zeigte mit kompetenten Referenten und Referentinnen des Statistischen Bundesamtes, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), des Netzwerks Privatbahnen, der Allianz pro Schiene e. V., der Deutschen Bahn AG sowie der beiden regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen TX Logistik AG und Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) das gesamte Spektrum der Zusammenhänge auf, die es gilt, in Diskussionen über Güterverkehrslärm zu beachten und zu erkennen.

Ein Blick auf die Teilnahmeliste zeigte, dass es sich nicht nur um ein Thema handelte, dass in der Region Bonn unter den Nägeln brennt. Neben interessierten Einzelpersonen aus Bonn trafen sich Politikerinnen und Politiker mit verschiedenen Parteibüchern, Vertreterinnen und Vertreter von Gewerkschaften, politischen Verbänden, Verkehrsunternehmen und Anwaltskanzleien sowie Angehörige unterschiedlicher Behörden wie Bundeskartellamt, Stadtplanungsamt oder Bundesnetzagentur. "Man muss bei diesem Thema kein umweltpolischer Spinner sein. Bürgermeister Gascher aus dem bayerischen Ort Schierling beweist mit seinem CSU-Parteibuch das Gegenteil", so Bohnet mit einem Hinweis auf einen der Teilnehmer, der eine längere Reise zur Teilnahme an der Fachtagung hinter sich hatte.

"Als Anwohner kann man davon ausgehen, dass das Europäische Recht den Güterverkehrslärm in 10-14 Jahren deutlich gemindert hat", so Referent Matthias Pippert, Projektleiter
bei Allianz pro Schiene. Wem das zu lange dauert, der muss etwas dafür tun. "Raus aus den
Wohnzimmer und rein die Verbände und Parteien", empfiehlt Bohnet. Als Verband von
Ehrenamtlichen hat der VCD mit der Veranstaltung dieser Fachtagung gezeigt, dass mit einigem Arbeitsaufwand und dem Opfer je eines Urlaubstages pro Mitglied der VCD-Organisationsgruppe, auf hohem Niveau etwas bewegt werden kann. "Druck auf die Politik belebt!"
ermunterte der bayerische Bürgermeister Gascher alle Anwesenden, weiter zu machen.

Über die Ergebnisse der Fachtagung wird der VCD-Kreisverband eine Dokumentation erstellen, um die Zusammenhänge zwischen Güterverkehrslärm und freiem Wettbewerb auf der Schiene, über Probleme und Lösungen, über Kosten und Umweltrelevanz für jeden zugänglich zu machen. Sobald die Dokumentation verfügbar, wird dies vom VCD bekannt gegeben.