



**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 17/2283**

Bundesnetzagentur • Postfach 80 01 • 53105 Bonn

Herrn
Manfred Neil

Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
L 21, 31.03.2011

Mein Zeichen, meine Nachricht vom
(705-3) 10.050-06-0025

☎ (02 28)
14-7100
oder 14-0

Bonn
13.04.2011

Lärmschutz im Schienenverkehr

Sehr geehrter Herr Neil,

gerne unterstütze ich die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses bei Ihrer Meinungsbildung mit den nachstehenden Informationen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat gegen Ende des Jahres 2008 eine Arbeitsgruppe eingerichtet und diese beauftragt, die Möglichkeiten zur Erfassung von Güterwagen und zur Gestaltung lärmabhängiger Trassenpreise zu untersuchen. Mit einer abschließenden Empfehlung der Arbeitsgruppe ist im Sommer 2011 zu rechnen. In der Zwischenzeit hat das BMVBS die DB Netz AG aufgefordert, eine lärmabhängige Komponente in ihrem Preissystem vorzusehen. Da eine Änderung des Preissystems gesetzlichen Fristen unterliegt, kann vor dem Wechsel des Netzfahrplans im Dezember 2012 im Grundsatz keine Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems erwartet werden. Eine Einführung zum Dezember 2011 wäre nur bei einer unterjährigen Änderung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) möglich, die einer besonderen Prüfung durch die Bundesnetzagentur bedürfte.

Lärmabhängige Trassenpreise werden im Zusammenhang mit der Umrüstung der Bremssysteme bei Güterwagen diskutiert. K-Sohlen bzw. LL-Sohlen beugen im Gegensatz zur herkömmlichen GG-Sohle aufgerauten Radlaufflächen vor, die für die Lärmabstrahlung verantwortlich sind. Umgerüstete Wagen gelten dabei als lärmarme Fahrzeuge, sodass eine Klassifizierung in laute und leise Wagen anhand dieses Kriteriums vorgenommen werden kann. Ein Preisvorteil wäre daher insofern denkbar, als dass beim Einsatz umgerüsteter Wagen ein geringerer Preis je zurückgelegtem Trassenkilometer verlangt oder nachträglich ein entsprechender Bonus ausbezahlt würde.

Dazu wäre es erforderlich, zum einen die Laufleistung und zum anderen die Art des Bremssystems der einzelnen Wagen zu erfassen. Hierbei werden möglichst einfache Erfassungssysteme

angedacht, um die mit der Einrichtung und dem Betrieb derartiger Systeme verbundenen Transaktionskosten möglichst gering zu halten. Die Höhe der Transaktionskosten verschiedener Erfassungs- und Abrechnungssysteme wird derzeit von Gutachtern ermittelt. Bei den Überlegungen zu einem lärmabhängigen Trassenpreissystem ist ebenfalls zu beachten, dass bislang ein Trassenpreis je Zug, nicht je Wagen erhoben wird.

Neben den technischen Möglichkeiten sind auch ökonomische Parameter zu berücksichtigen. Die Umrüstung eines Güterwagens auf K-Sohlen (für die LL-Sohle gibt es noch keine generelle Zulassung) verursacht Kosten in vierstelliger Höhe. Hinzu kommt, dass sich auch die laufenden Betriebskosten durch den Einsatz lärmreduzierender Bremssohlen erhöhen. Diese Kosten können zuzüglich der oben erwähnten Transaktionskosten entweder durch Mittel der öffentlichen Hand bewältigt werden oder sind durch den Eisenbahnsektor selbst zu tragen. Letzteres bedeutet erhöhte Kosten für den Sektor, und dies könnte ab einer bestimmten Belastung in der Folge zu einer Verkehrsverlagerung von der Schiene auf andere Verkehrsträger führen. Auch eine Mischfinanzierung, d. h. eine staatliche Beteiligung an den entstehenden Kosten, ist denkbar.

Drittens ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Implementierung lärmabhängiger Trassenpreise mit den geltenden Vorschriften des Eisenbahnrechts übereinstimmen müssen. Insbesondere die Vorgaben von § 14 AEG und § 21 Abs. 2 EIBV sind zu berücksichtigen. Auch europarechtliche Vorgaben (etwa zur Gewährung staatlicher Beihilfen) sind zu bedenken.

Zu erwähnen ist abschließend, dass der Einfluss der Verkehrsunternehmen auf die Ausstattung der von ihnen eingesetzten Fahrzeuge begrenzt ist, da sich ein Großteil aller Fahrzeuge im Besitz privater Wagenhalter befindet, die nicht direkt am Trassenpreissystem partizipieren. Für die Weitergabe der Trassenpreisdifferenz oder des Bonus an die Wagenhalter sind Abrechnungen über die gesamte Vertragskette bis zum Wagenhalter oder eine Direktauszahlung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens an die Wagenhalter denkbar. Ebenfalls denkbar ist eine gewisse Partizipation solcher Eisenbahnverkehrsunternehmen, die vorwiegend leise Züge traktionieren.

Die im Laufe der von der Bundesnetzagentur geführten Arbeitsgruppe sichtbar gewordene Gesamtkomplexität macht deutlich, dass nur einfache, technisch und administrativ schlanke Lösungen zu einer zeitnahen und effektiven Anreizung zur Umrüstung geeignet sind. Diese müssen intermodal verträglich sein. Eine europarechtlich zwingend vorgegebene einheitliche Umsetzung ist dabei zielführend.

Ich hoffe, Ihnen mit den obigen Ausführungen weitergeholfen zu haben. Für weitere spezielle Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag


Prof. Dr. Karsten Otte