

## **PRESSEMEDLUNG**

**vom 26. März 2015**

### **Abwrackprämie für Güterwagen ist zur Bekämpfung des Bahnlärms ungeeignet**

Die Bekämpfung des Bahnlärms ist eine der großen Herausforderungen für die Bahnbranche. Nach aktuellen Presseberichten plant die Bundesregierung deshalb unter anderem eine Abwrackprämie für Güterwagen. Eine Abwrackprämie ist aber völlig ungeeignet, um eine Ersatzbeschaffung von Güterwagen mit Flüsterbremsen auszulösen oder die Umrüstung vorhandener Wagen zu beschleunigen.

Die Entscheidung, ob ein Wagen auf leise Bremssohlen umgerüstet oder ein neuer Wagen beschafft wird, ist eine unternehmerische Entscheidung, die mit der Frage der Bremsanierung nichts zu tun hat. „Die Abwrackprämie wäre ein schönes Geschenk für die Deutsche Bahn, weil sie nur Mitnahmeeffekte verursacht“, sagte Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen. Nach vorliegenden Informationen plant die DB unabhängig von der Frage der Lärmsanierung der Bremsen ein umfangreiches Stilllegungsprogramm für alte Wagen.

Angesichts ihres gesunkenen Marktanteiles im Güterverkehr hat die DB bereits viele Güterwagen stillgelegt, deren Verschrottung ansteht und sich durch eine Abwrackprämie finanziell auszahlen würde. Eine Ersatzbeschaffung im Umfang der geplanten Stilllegungen und Verschrottungen ist nicht geplant.

„Wie sehr eine Abwrackprämie vor allem der DB nutzen würde, wird daran deutlich, dass die Wettbewerber der DB bereits heute mit einem hohen Anteil neuer Güterwagen mit lärm- armer Bremse unterwegs sind und ihre steigenden Marktanteile überwiegend mit neuen lärmarmen Güterwagen gewinnen“, so Ludolf Kerkeling. „Wenn die von der DB bereits geplante Abwrackung von Güterwagen durch öffentliche Mittel gefördert werden sollte, hätte sich die Einstellung von Herrn Pofalla für die DB bereits mehr als gelohnt.“

Das lärmabhängige Trassenpreissystem (IaTPS) sollte die Umrüstung der Wagen vorantreiben. Es wurde 2011 zwischen Bundesregierung und DB ohne Beteiligung der Branche und damit ohne Berücksichtigung der Interessen der Wettbewerber der DB vereinbart und ist in der heutigen Form nicht geeignet, die Umrüstung der Wagen auf lärmarme Bremsen im

vorgesehenen Zeitraum zu erreichen. Dazu sind Umrüstkosten und Betriebskosten lärm-  
armer Bremsen im Vergleich zu den Vorteilen aus dem laTPS zu hoch.

Auch setzt das Förderprogramm zur Umrüstung von Wagen an der falschen Stelle an. Es wird  
die Umrüstung von Wagen gefördert, statt die Umrüstung von Achsen, denn die machen den  
Lärm. Im Ergebnis werden in großem Umfang zweiachsige statt der vierachsigen Wagen um-  
gerüstet. Zweiachswagen hat vor allem die DB in Betrieb.

„Will die Bundesregierung mehr Geld für die Lärminderung bei Güterwagen einsetzen, was  
wir sehr begrüßen würden“, sagte Ludolf Kerkeling, „dann wäre eine Umstellung auf eine  
achsenbezogene Förderung und ein Ausgleich der Mehrkosten beim Betrieb dringender als  
alles andere.“ Die signifikant höheren Betriebskosten lärmarmen Güterwagen führen heute  
zu einer finanziellen Bestrafung desjenigen, der frühzeitig auf lärmsanierte Wagen umstellt.

Das Eisenbahnbundesamt muss das Zulassungsverfahren für weitere Hersteller von lärm-  
armen LL-Bremssohlen forciert zu Ende führen, damit der Wettbewerb hier für günstigere  
Preise sorgt und die Kosten für die Umrüstung geringer werden. Derzeit gibt es nur einen  
Hersteller, der zugelassene LL-Bremssohlen für die Umrüstung liefern kann und dements-  
prechend hoch sind die Preise.

Nicht zuletzt müssen die Betriebsvorschriften für Wagen mit LL-Bremssohlen von der UIC  
(International Union of Railways) im Einvernehmen mit dem Eisenbahnbundesamt ent-  
schärft und den Möglichkeiten des praktischen Eisenbahnbetriebs angepasst werden.

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. und mofair e.V. vertreten die Interessen von  
wettbewerblichen Verkehrsunternehmen bei der Beförderung von Gütern und Personen auf  
Schiene und Straße. Ihre wichtigsten Ziele sind: Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen  
und die Erbringung hochwertiger Verkehrsleistungen.

**Pressekontakt:**

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.  
Ludolf Kerkeling (Vorstandsvorsitzender)  
Friedrichstraße 186  
D-10117 Berlin  
Tel: +49 (0)30 53 14 91 47 0  
vorstand@netzwerk-bahnen.de

mofair e.V.  
Dr. Engelbert Recker (Hauptgeschäftsführer)  
Nimrodstraße 28  
13469 Berlin  
Tel: +49 (0)30 30 60 46 83  
e.recker@mofair.de