

# Knapp kalkuliert

## Ungereimtheiten begleiten Einführung der lärmabhängigen Trassenpreise

Einiges hat die Schweiz schon unternommen, um Eisenbahnlärm zu mindern, und dennoch reichen die Anstrengungen nicht aus. Bis 2020 will die Regierung in Bern daher einen radikalen Schnitt machen: Bremssohlen aus Grauguss sollen komplett verboten werden. Sie gelten als Störenfriede Nummer eins, weil sie beim Bremsen die Lauffläche der Räder aufrauen, ein Verhalten, das zu einem deutlich stärkeren Laufgeräusch der Wagen führt. Allerdings sind – bis auf wenige Tausend Neubauwagen, die schon den neuen Lärmschutzbestimmungen der EU entsprechen – kaum Fahrzeuge mit den Bremssohlen aus laufflächenglätten Kompositwerkstoffen (K- oder LL-Sohle) unterwegs. Wenn es nach der Regierung in Bern geht, wird also fast die gesamte derzeit existierende europäische Güterwagenflotte von 400 000 Fahrzeugen 2020 nicht mehr durch die Schweiz fahren dürfen – es sei denn, die Wagen sind bis dahin lärmsaniert.

**Umrüsten oder stehen bleiben.** Ein deutliches Signal also an die Güterwagenhalter: Umrüsten oder stehen bleiben vor der Schweizer Grenze. Deutlicher lassen sich Anreize kaum formulieren.

In Deutschland sind die Anreize schon weniger klar. Zwar sind mit der Eckpunktevereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der Deutschen Bahn aus dem Juli dieses Jahres Voraussetzungen dafür geschaffen worden, dass die Lärmsanierung der Wagen gefördert werden

kann. Doch bleibt offen, welche Regelungen für nicht sanierte Wagen nach Abschluss des auf acht Jahre angelegten Programms gelten.

Nach der Eckpunktevereinbarung müssen Eisenbahnen für Züge einen höheren Trassenpreis entrichten, wenn darin auch nur ein Wagen mitfährt, der noch nicht umgerüstet



### Das bewegt Berlin

Timon Heinrici, Parlamentskorrespondent

ist. Die Mehrerlöse kommen in einen Topf, den der Bund mit Lärmschuttmitteln in gleicher Höhe auffüllt. Aus diesem Topf zahlt DB Netz als Treuhänder an die Halter lärmsanierter Wagen pro Achskilometer einen Betrag aus, bis die Kosten der Umrüstung gedeckt sind.

Der Haken dabei ist: Die LL-Bremssohle, auf deren voraussichtlichen Life-Cycle-Kosten die Berechnungen für die Erstattung beruhen, ist noch nicht verfügbar. Ein Testzug, der am 10. Dezember vergangenen Jahres auf die Reise geschickt wurde, um die LL-Sohle unter realistischen Bedingungen zu erproben, sollte erst gestern von der neunten und letzten Rundreise zu DB Systemtechnik nach Minden zurückkehren. Nun müssen die Ergebnisse ausgewertet werden, dann kann die Zulassung des Bremssohlentyps in allen europäischen Ländern

beginnen. Die höheren Trassenpreise – darauf besteht das Bundesverkehrsministerium – sollen aber zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2012 erhoben werden. Sie müssen dazu Mitte Februar bekanntgemacht werden. Für die zugehörigen Schienennetz-Benutzungsbedingungen SNB 2013 liegt der Veröffentlichungszeitpunkt noch früher: Es ist der 9. Dezember dieses Jahres.

**Ungelöste Probleme.** Abgesehen davon, dass Erhebung des höheren Trassenpreises und Verfügbarkeit der lärmreduzierenden Technik zeitlich nicht zusammenfallen, bleiben noch andere Ärgernisse. Zum einen stimmen vermutlich die Zahlen nicht,

mit denen das BMVBS rechnet. Es geht von Life-Cycle-Mehrkosten (gegenüber der heutigen Graugusssohle) von 0,0028 EUR pro Achskilometer aus – etwas mehr als ein Viertel Cent. Ein großer, unabhängiger Waggonbetreiber rechnet mit 0,0047 EUR. Das BMVBS geht von einer Laufleistung von 30 000 km pro Jahr aus, der Waggonbetreiber von mindestens 50 000 km. Die vom BMVBS errechneten 309 Mio. EUR werden nicht reichen, um die Kosten der Halter zu decken. Zum anderen ist zu kritisieren, dass die Zahlungen nur solchen Betreibern zugute kommen, die ihre Wagen nach Einführung des lärmarmen Trassenpreissystems umrüsten. Das bestraft Besitzer neuer Wagen, die zwar leise, doch teuer im Unterhalt sind. Eine Überarbeitung der Regelungen scheint daher geboten zu sein.

DVZ 3.11.2011

heinrici@dvz.de

Seit 1951

**Fixemer**

**Transporteur  
für Europa**

www.fixemer.com

+49 6867 500

## UIRR: Dieselsteuer auch für Schifffahrt

**Energierichtlinie** See- und Binnenschifffahrt sollen künftig ebenfalls der EU-Energiesteuerrichtlinie unterliegen und den Mindeststeuersatz auf Dieselkraftstoff entrichten. Das fordert die europäische Kombivereinigung UIRR.

Im April 2011 hatte die EU-Kommission eine schrittweise Anhebung des EU-Mindeststeuersatzes auf Diesel vorgeschlagen. 2023 sollen die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, die Steuer für Benzin und Diesel einheitlich unter Einbeziehung von Energiegehalt und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu berechnen. Damit wäre die Dieselsteuer rund 15 Prozent höher als die Benzinsteuer. Die UIRR begrüßt die vorgesehene Internalisierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.

DVZ 3.11.2011 (td)

www.uirr.com