

## **Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)**

### **Jahrespressekonferenz**

**06. April 2017**

**Steigenberger Hotel am Kanzleramt Berlin**

**Dr. Ben Möbius**

**Hauptgeschäftsführer des Verbandes  
der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)**

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Vielen Dank.

Sehr geehrte Damen und Herren,

in den vergangenen Wochen und Monaten hat ja der Schienengüterverkehr an politischer Aufmerksamkeit sehr gewonnen. Richtig so, finden wir.

Dem im Koalitionsvertrag formulierten Anspruch, den Verkehrsträger Schiene zu stärken, wird so Rechnung getragen.

Unbestritten ist, dass die Export- und Logistiknation Deutschland einen starken und digital modernisierten Schienengüterverkehr braucht.

Unbestritten ist, dass mehr Klimaschutz mehr Gütertransport auf der Schiene braucht.

Aber unbestritten ist auch, dass Schienengüterverkehr gesellschaftliche Akzeptanz braucht. Dafür muss der Güterverkehr auf der Schiene moderner und leiser werden.

Ganz deutlich: Hohe Lärmbelastungen sind gesundheitsgefährdend.

Mit Recht erwarten lärmbelastete Anwohnerinnen und Anwohner Lösungen für einen leisen Schienengüterverkehr. Und es gibt diese Lösungen.

Unsere Industrie liefert sie, erprobt sie, erforscht sie.

Gemeinsames Ziel von Politik und Schienensektor muss es sein, Lösungen ins Werk zu setzen, um die Anwohner hörbar zu entlasten.

Der Verband der Bahnindustrie wirbt deshalb für eine anspruchsvolle

**Roadmap Leiser Schienengüterverkehr.**

Wir schlagen dafür fünf Elemente vor.

**Erstens,**

**Umrüstung auf Flüstertechnologie weiter vorantreiben**

Hier sind wir schon gut unterwegs. Die Hälfte der maßgeblichen Güterwagenflotte ist bis Ende 2016 auf leise Bremstechnologie umgerüstet worden. Ein Erfolg von Betreibern, Politik, Industrie.

Bis Ende 2020 soll und muss die Umrüstung abgeschlossen sein.

**Zweitens,**

**Ordnungsrecht anpassen**

Das vergangene Woche vom Bundestag beschlossene „Schienenlärmschutzgesetz“ ist in unseren Augen ein Meilenstein auch für die Halbierung des Schienenlärms bis 2020. Denn das Gesetz sieht ein Fahrverbot lauter Güterwagen ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021 vor.

Die Parlamentarier haben Klarheit geschaffen für die Branche in Europa.

Für Eigentümer umgerüsteter oder leiser neuer Güterwagen steht jetzt fest: Die Investitionen tragen Früchte. Denn ab Ende 2020 kann niemand mit lauten Güterwagen in Deutschland wirtschaftlich erfolgreich arbeiten.

Der VDB hatte den ursprünglichen Regierungsentwurf ja begrüßt. Aber wir hatten Sorge wegen der vorgesehenen Ausnahmen.

Nun hat der Bundestag diese Regelung enger gefasst. Die europarechtlich bedingte Ausnahmeregelung sieht nun vor, dass langsame Trassen nicht im Regelfahrplan, sondern ausschließlich als Gelegenheitsverkehr angemeldet werden dürfen. Die unmissverständliche Botschaft: Wir wollen ab Ende 2020 nur noch leise Güterzüge auf dem deutschen Schienennetz. Der VDB unterstützt das.

Aber es ist ein Etappenziel. Lärmschutz hört nach 2020 bitte nicht auf. Wir wollen nach 2020 anspruchsvolle neue Grenzwerte und werden superleise Lösungen entwickeln, um diese zu erfüllen. Wir bitten daher den Bund, die Grundlagenforschung, angewandte Forschung und Pilotversuche kraftvoll weiter zu unterstützen.

**Drittens,**

**Innovationsbonus zeitnah einführen**

Wir sind Bundesminister Dobrindt außerordentlich dankbar, dass er eine Innovationsprämie für superleise Güterwagen angekündigt hat.

Sie soll Investitionen in neue Güterwagen flankieren, die sogar leiser sind als es europäische Regeln (TSI) vorschreiben.

Im Austausch sollen alte Waggon verschrottet werden.

Es geht um Impulse für Investitionen in superleise, neue Technologien.

Als zweiter Weg zum leisen Schienengüterverkehr neben der Umrüstung.

Der VDB hatte im Herbst 2015 schon ein Konzept für einen Innovationsbonus vorgelegt. Es fand auch in der Presse Resonanz.

Wir freuen uns, dass es politische Unterstützung findet.

Wichtig ist aus unserer Sicht, den Prozess nun voranzutreiben, damit die Innovationsprämie so schnell wie möglich Wirkung entfalten kann an den Trassen.

**Viertens,**

**Lärmschutz ganzheitlich umsetzen**

Ehrgeiziger Lärmschutz bedeutet: Leises Rad auf leisem Gleis.

Für einen ganzheitlichen Lärmschutz müssen Fahrzeuge und Infrastruktur optimiert werden.

Das Portfolio der Bahnindustrie in Deutschland umfasst schon heute ein ganzes Arsenal von Flüstertechnologien. Und die werden immer leiser.

Schallabsorber in Radsätzen, Gummirollfederung in Drehgestellen und Scheibenbremsen sind nur wenige Beispiele, um die Fahrzeuge akustisch zu verbessern.

Die Schiene kann leiser werden, zum Beispiel durch Schienenstegdämpfer, Betonschwellen mit elastischen Sohlen, Schienenschmieren und hochmodernes Schienenschleifen. Verbindliches Ziel muss es sein, das gesamte Potenzial auszu-schöpfen.

### **Fünftens, Digitalisierung nutzen**

Schienenverkehr muss leiser werden: *Ohne* Wenn und Aber – und *mit* digitaler Technologie. Die erlaubt nämlich ein automatisiertes vorausschauendes Fahren. Die digitale intelligente Fahrweise vermeidet unnötiges Bremsen und Anfahren, das Verlangsamen kann behutsamer erfolgen. Das reduziert die Lärmbelastung für die Anwohner wesentlich.

Ein anderes Beispiel: Akustische Signale, die Fußgänger an Übergängen vor einem herannahenden Zug warnen. Natürlich sind sie für die Sicherheit unverzichtbar. Für die Anwohner können sie aber sehr belastend sein. Eine Lösung: Bei hohem Geräuschpegel werden Signale adaptiv lauter, damit man sie hört. Nachts können die Signale dagegen akustisch gedimmt werden – um den Schlaf der Anwohner zu schonen.

Meine Damen und Herren,  
leiser Schienengüterverkehr muss keine Utopie sein. Die Kreativschmieden der Bahnindustrie in Deutschland liefern Lösungen. Bahnindustrie, Politik, Betreiber, Fahrzeughalter und Forschung sind nun gefragt, eine Roadmap Leiser Schienengüterverkehr gemeinsam umzusetzen.

Herzlichen Dank.