



Leise Güterwagen –
Fördersysteme zur Lärminderung
im Schienengüterverkehr

Bis 2020 werden wir
halb so laut...

... und daran **lassen** wir uns **messen**.



Aus unternehmerischer Verantwortung gefordert: Investitionen in leisen Güterverkehr

Als eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel der Gegenwart stellt sich die Bahn mit ihren Zielen zur Reduzierung von CO₂- und Lärm-Emissionen den aktuellen Herausforderungen der Zukunft.

Mit einer Kombination aus innovativen und bereits bewährten Maßnahmen will die Deutsche Bahn AG den Schienenverkehrslärm bis zum Jahre 2020 nachhaltig reduzieren.

Dies fordert die ökologische Verantwortung gegenüber allen Bürgern und der Umwelt. Investitionen in den leisen Güterverkehr entsprechen somit dem großen Bedürfnis nach einer zukunfts- und umweltgerechten Mobilität und sind eine Voraussetzung für das weitere Wachstum des Schienengüterverkehrs.

Wir haben bereits einiges getan ...



Noise protection measures



Seit 9. Dezember 2012 gefördert: Umrüstung auf leise Bremstechnologien

2012 wurde im Rahmen des Projektes EuropeTrain der Einsatz neuer Bremstechnologien, z. B. der „Flüsterbremse“ (Verbundstoffbremssohle), intensiv getestet. Hierzu ließ der Internationale Eisenbahnverband UIC gemeinsam mit 29 europäischen Bahnen und Industriepartnern einen mit LL-Sohlen (low noise, low friction) ausgestatteten Zug 200.000 Kilometer quer durch Europa fahren. Die neue Verbundstoffbremssohle ist ein effektiver Weg bei Güterwagen, den Lärm flächendeckend an seiner Quelle zu mindern. So können Rollgeräusche bis zu 10 Dezibel (dB [A]) reduziert werden, was in der menschlichen Wahrnehmung der Halbierung des Lärms entspricht.

Überzeugende Gründe, die Modernisierung des gesamten Rollmaterials auf moderne Bremstechnologien weiter zu forcieren und fortzuführen. In Deutschland

betrifft dies aktuell 183.000 Güterwagen, die nun schnellstmöglich umgerüstet werden sollen. Um dies zu erreichen, hat zeitgleich die DB Netz AG zusätzlich zum Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt.

Gefördert werden damit durch zwei Fördersysteme nicht nur Wagenhalter, die ihre Güterwagen auf leise Bremstechnologien umrüsten, sondern auch alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die leise Güterwagen einsetzen und so dazu beitragen, den Schienenlärm nachhaltig und flächendeckend zu reduzieren.

Jetzt umrüsten und die Fördermöglichkeiten nutzen – für einen leisen und zukunftsweisenden Schienengüterverkehr!



In vollem Gange: Verbundstoff- bremssohlen sorgen für leisen Verkehr

Aktuell werden im Güterverkehr überwiegend noch klassische Graugusssohlen verwendet. Ihr großer Nachteil: Im Laufe der Zeit entstehen auf den Radflächen Unebenheiten, die sehr laute Rollgeräusche verursachen.

Um diesen starken Lärmfaktor zu mindern, wurde für Güterwagen eine Bremssohle aus einer speziellen Kunststoffmischung entwickelt, die K-Sohle (Komposit-Sohle). Diese Verbundstoffbremssohle verhindert das Aufrauen der Räder und reduziert somit die Rollgeräusche des Güterzugs um bis zu 10 dB (A). Die leisen K-Sohlen wurden 2001 bei der Deutschen Bahn eingeführt und seit diesem Zeitpunkt, noch weit vor Inkrafttreten einer entsprechenden Verpflichtung, alle neu beschafften Güterwagen mit den leisen K-Sohlen ausgerüstet. Für eine Umrüstung aller bundesweit bestehenden 183.000 Bestandsgüterwagen ist die K-Sohle technisch zwar geeignet, aus ökonomischer Sicht aber nicht optimal.

Ganz im Gegensatz zu der neuen innovativen LL-Verbundstoffbremssohle: Sie mindert nicht nur effektiv den Lärm und erfüllt die strengen Anforderungen der „Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Lärm“, sie ist auch wesentlich kostengünstiger als die K-Sohle, weil bei ihr kein umfassender Umbau der Bremsanlage erforderlich ist.

Die Zulassung und Einführung der neuen LL-Sohle ist im Juni 2013 erfolgt.

Die neue LL-Sohle ist die ideale Lösung für eine effektive und kostengünstige Umrüstung der Güterwagen!



Gemeinsam, schnell und leise: Finanzielle Unterstützung für die gezielte Umrüstung auf Verbundstoffbremssohlen

So wichtig die Umrüstung von der lauten Graugusssohle auf die Verbundstoffbremssohle für die Zukunft des Schienengüterverkehrs auch ist, sie ist dennoch mit Mehrkosten verbunden.

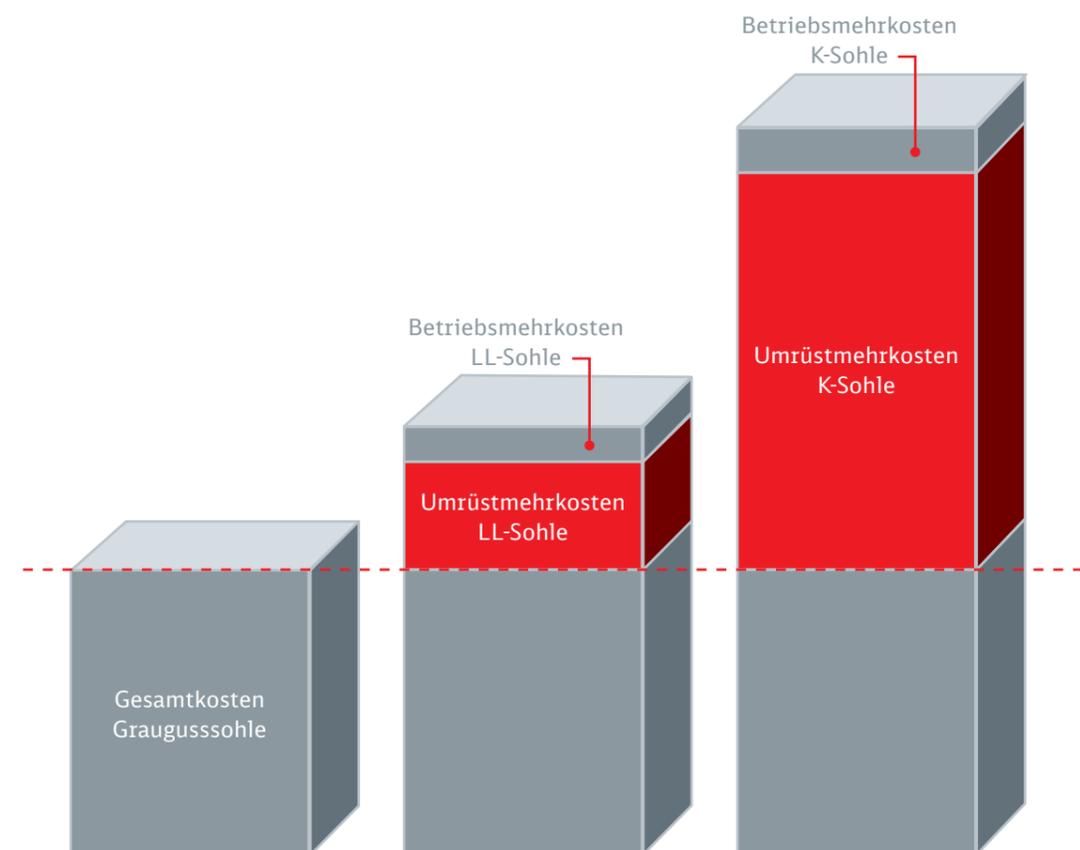
Aus diesem Grund haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und die DB Netz AG zwei Fördersysteme entwickelt. Das Fördersystem des BMVBS bietet allen Wagenhaltern, die eine lärmindernde Umrüstung ihrer Bestandswagen auf Verbundstoffbremssohlen durchführen, finanzielle Anreize. Auch von der DB Netz AG wird diese Umrüstung durch ein neues lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS) gefördert.

Im Rahmen dieser beiden Fördersysteme können nun alle Wagenhalter und Eisenbahnverkehrsunternehmen die Mehrkosten dieser technischen Umrüstung geltend machen. Ausgeschlossen sind die jährlich anfallenden Betriebsmehrkosten.

Die Umrüstungsmehrkosten aller aktuell betroffenen 183.000 Bestandsgüterwagen in Deutschland betragen rund 300 Mio. Euro. Dies ist der maximale Förderbetrag, den das BMVBS und die DB Netz AG zur Verfügung stellen. Die Laufzeit der Fördersysteme beträgt acht Jahre.

Fördermittel erleichtern die Entscheidung für eine Umrüstung!

Überblick Gesamtkosten im Umrüstungsjahr

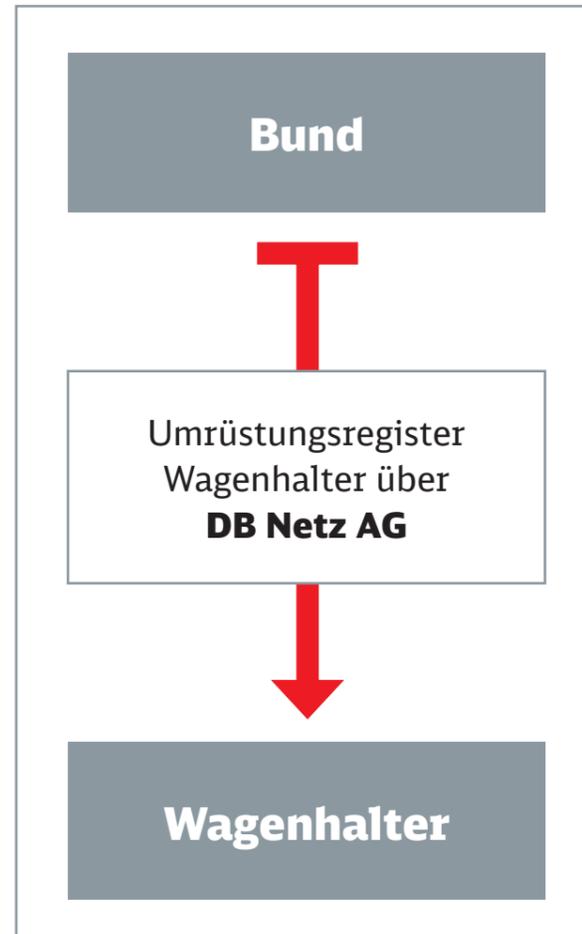


Zwei Bonussysteme, ein Ziel: Das Förderprogramm des BMVBS und ...

Das Förderprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist mit dem Fahrplanwechsel zum 9. Dezember 2012 gestartet. Es wurde dafür geschaffen, dass die nationalen und internationalen Wagenhalter ihre Bestandsgüterwagen möglichst kurzfristig auf leise Bremstechnologien umrüsten (siehe im Internet unter www.dbnetze.com/laerm-bmvbs).

Rahmenbedingungen/Eckdaten:

- Bonusberechtigt sind alle Güterwagen, die auf den Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes eingesetzt werden
- Anspruch auf finanzielle Unterstützung in Höhe von 0,5 Cent pro Achskilometer
- Pro Güterwagen werden bei einer Umrüstung auf Verbundstoffbremssohlen bis maximal 50 Prozent der Umrüstmehrkosten (das entspricht ca. 211 Euro pro Achse) übernommen
- Die Förderung ist auf acht Jahre angelegt mit insgesamt maximal 152 Mio. Euro
- Veraltet wird das Programm zunächst von der DB Netz AG



... das lärmabhängige Trassenpreissystem

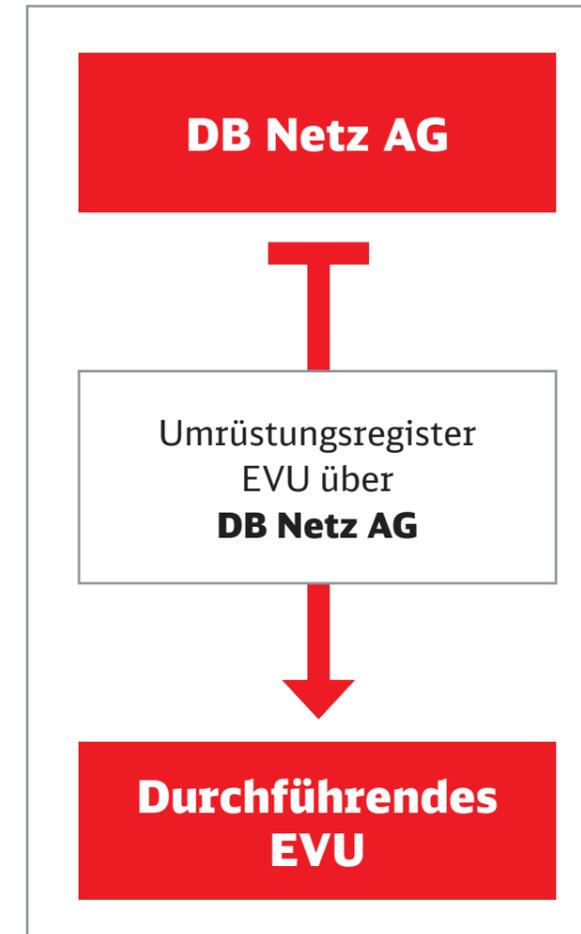
Gleichzeitig hat die DB Netz AG für Eisenbahnverkehrsunternehmen zum 9. Dezember 2012 das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt (siehe im Internet unter www.dbnetze.com/latps).

Rahmenbedingungen/Eckdaten:

- EVU erhalten einen laufleistungsabhängigen Bonus für den Einsatz umgerüsteter Güterwagen
- Anspruch auf finanzielle Unterstützung in Höhe von 0,5 Cent pro Achskilometer
- Pro Güterwagen werden bei einer Umrüstung auf Verbundstoffbremssohlen bis maximal 50 Prozent der Umrüstmehrkosten (das entspricht ca. 211 Euro pro Achse) übernommen
- Die Förderung ist auf acht Jahre angelegt mit insgesamt maximal 152 Mio. Euro
- EVU zahlen eine lärmabhängige Entgeltkomponente („Lärm-Zuschlag“) für laute Güterzüge

Für laute Güterzüge wird ein Zuschlag in Höhe von 1,0 Prozent erhoben. Leise Güterzüge zahlen keinen Zuschlag. Ein Zugverband gilt als leise, wenn er zu mindestens 80 Prozent aus leisen Güterwagen besteht.

Die Einnahmen aus dem LaTPS werden dabei ausschließlich zur Finanzierung des Bonus verwendet.



Zwei Systeme, identische Handhabung: Für Wagenhalter und EVU

Voraussetzungen für die Förderung sind die dauerhafte Einhaltung der Grenzwerte nach der „TSI Lärm“ sowie Nachweise, dass die Umrüstung nach dem 9. Dezember 2012 durchgeführt wurde.

Für die Berechnung des Förderbonus gelten für Wagenhalter und EVU nahezu identische Faktoren.

Für den Fall, dass für eine Netzfahrplanperiode für den gleichen Wagen mehrere EVU einen Bonus beantragen und der Höchstbetrag der Förderung von 211 Euro je

Achse in dieser Periode erreicht wird, erfolgt die Aufteilung der Bonusvergütung je EVU anteilig nach erbrachter Jahreslaufleistung.

$$\begin{array}{c}
 \text{Anzahl der Achsen je förderfähigem Wagen} \\
 \times \\
 \text{Jährliche Laufleistung auf Schienenwegen der DB Netz AG} \\
 \times \\
 \text{Bonushöhe je Achskilometer} \\
 = \\
 \text{Maximal 211 Euro pro Achse bei Umrüstung auf Verbundstoffbremssohle}
 \end{array}$$

Für Wagenhalter:

<https://latps-wh.dbnetze.com>

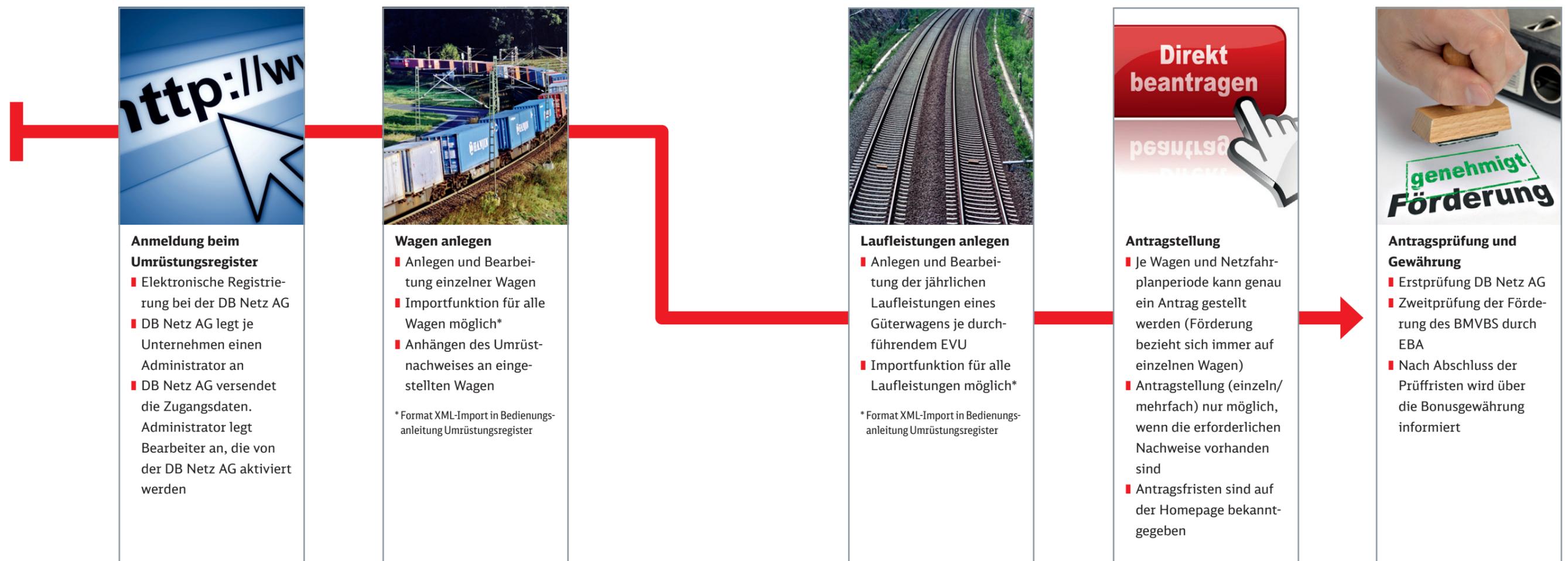
Für EVU:

<https://latps-evu.dbnetze.com>

5 Schritte zur erfolgreichen Beantragung der Förderungen: **das Umrüstungsregister**

Die Beantragung im Umrüstungsregister ist online auf der Homepage der DB Netz AG unter <https://latps-wh.dbnetze.com> (für Wagenhalter) bzw. <https://latps-evu.dbnetze.com> (für EVU) möglich.

Nach einer Registrierung mit den Anmeldedaten erhält man Zugriff auf das Umrüstungsregister. Die Beantragung erfolgt dann in 5 Schritten.



Europaweite Förderung: Das Streckenbeispiel von Rotterdam nach Chiasso

Wer umgerüstete Güterwagen frühzeitig einsetzt, profitiert finanziell auch von einer europaweiten Förderung. Anhand des hier vorgestellten Streckenbeispiels soll gezeigt werden, wie sich eine europaweite Förderung in den Ländern Niederlande, Deutschland und der Schweiz errechnet.

Ausgangssituation ist ein umgerüsteter 4-achsiger Güterwagen, der von Rotterdam über Venlo und Basel nach Chiasso (Einzelstrecke 1.108 km) fährt und auf dieser Strecke eine jährliche Laufleistung von 30.000 Kilometern erreicht. Die Förderleistungen der einzelnen Länder zusammengenommen ergeben in diesem Beispiel eine Fördersumme von bis zu 1.407 Euro pro Jahr.

Rahmenbedingungen/Eckdaten

Deutschland

- Förderlaufzeit acht Jahre
- Fördersatz 0,01 Euro/Achskm (Bund und LaTPS)
- Max. Bonusanspruch 1.688 Euro

Niederlande

- Förderlaufzeit vier Jahre
- Fördersatz 0,04 Euro/Wagenkm
- Max. Bonusanspruch 4.800 Euro

Schweiz

- Förderlaufzeit acht Jahre
- Fördersatz 0,0161 Euro/Achskm
- Max. Bonusanspruch unbegrenzt

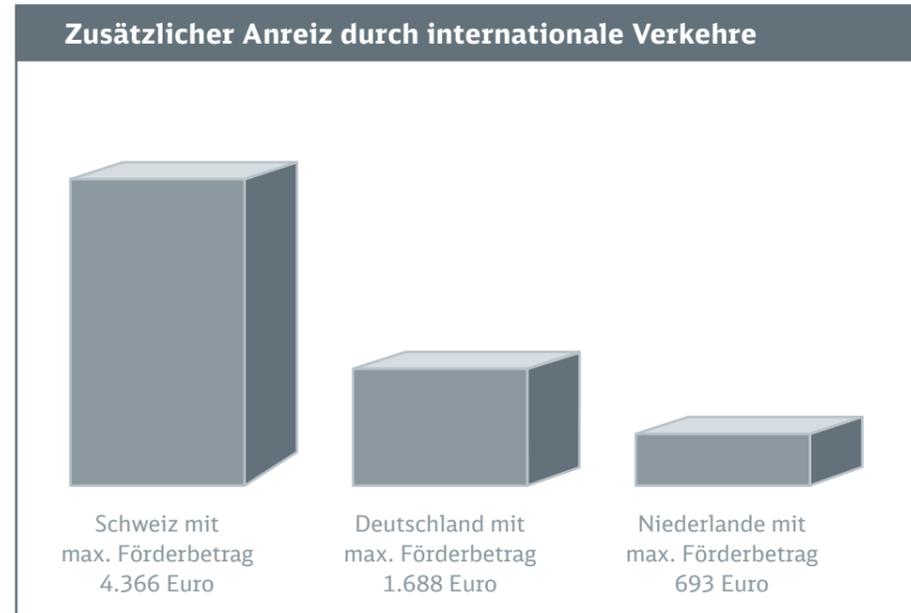


Umrüsten macht Sinn: Bonus in drei Ländern möglich

Die europäischen Länder mit Förderprogramm haben ihre eigenen Rahmenbedingungen für die Förderung einer Umrüstung.

Alle drei Länder haben eins gemeinsam: Förderung der Umrüstmehrkosten für den Einbau leiser Brems-technologien.

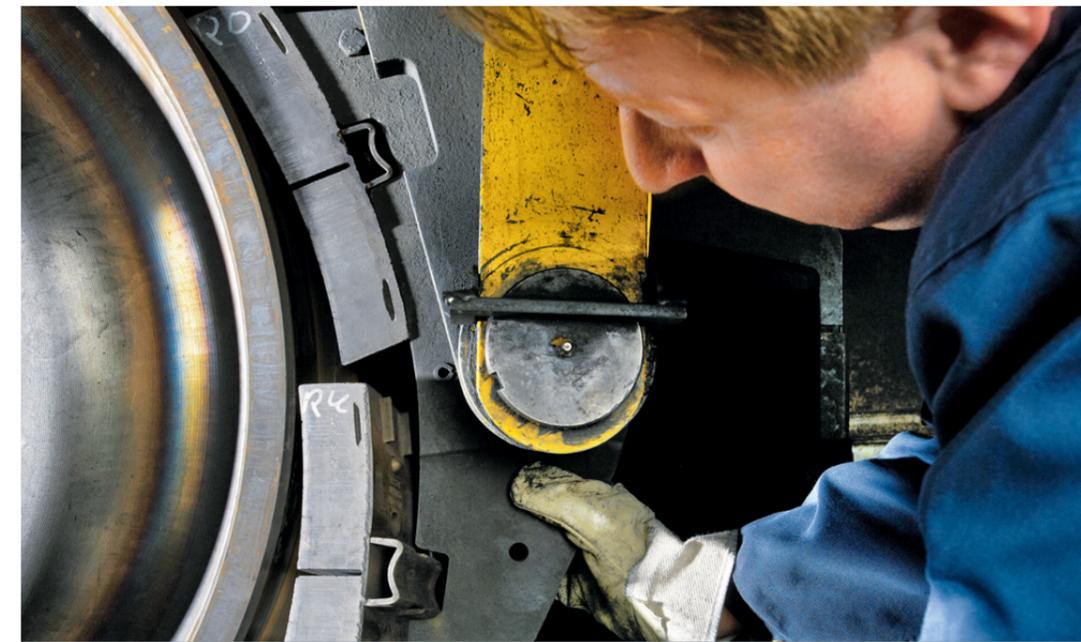
Bringt man die unterschiedlichen Modalitäten der Länder wie Förderlaufzeiten, Fördersätze, maximale Bonusansprüche pro Jahr und Wagen in unserer Beispielrechnung zusammen, so ergibt sich, dass ein Güterwagen, umgerüstet in 2013, einen maximalen Bonusanspruch von 6.747 Euro hat. Die Betriebsmehrkosten sind bisher nicht Gegenstand der Förderung und sind hier nicht betrachtet.



Leise Güterwagen sind gut – leise Güterzüge noch besser

Für EVU lohnt sich in Deutschland neben dem Einsatz leiser Güterwagen auch die Bildung leiser Güterzüge. Laute Güterzüge zahlen einen Zuschlag auf den Trassenpreis, leise Güterzüge sind von der Erhebung des lärmabhängigen Trassenentgelts ausgenommen. Ein Zugverband gilt als leise, wenn dieser zu mindestens 80 Prozent aus leisen Wagen besteht. Dieser Grenzwert wird während der Förderlaufzeit stufenweise auf 100 Prozent erhöht. Die Höhe des Zuschlags richtet sich nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Trassen, Zusatz- und Nebenleistungen.
www.dbnetze.com/trassenpreise

EVU werden von der Erhebung des lärmabhängigen Trassenentgelts befreit, wenn je Verkehrstag und Zugnummer ein entsprechender Nachweis – nach Formatvorlage der DB Netz AG – bis zum ersten Werktag des Folgemonats per Selbstdeklaration erbracht wird. Die Formatvorlage finden Sie unter www.dbnetze.com/latps.



Umrüsten bis 2020

Prozessablauf zur „Nichtbepreisung leiser Züge“



Den Anschluss nicht verpassen: Maßnahmen nach 2020

Es ist ein vorrangiges Ziel der DB Netz AG, den Lärm auf dem deutschen Schienennetz durch die vollständige Umrüstung der Güterwagen bis 2020 nachhaltig zu reduzieren. Um dies in jedem Falle zu erreichen, hat die DB Netz AG heute schon eine Anschlussregelung in den SNB hinterlegt. Diese definieren den weiteren Umgang für alle Güterwagen, die nach der Laufzeit des LaTPS im Dezember 2020 noch nicht umgerüstet sind.

Nach derzeitiger Einschätzung wird ihr Einsatz dann entweder erheblich teurer oder generell eingeschränkt sein, falls keine sektorspezifischen ordnungspolitischen Vorgaben Dritter zum Tragen kommen. Das kann für Wagenhalter und EVU erhebliche Zusatzkosten bedeuten bis hin zu einer Verdopplung der Trassenentgelte.

Deshalb: Unbedingt bis 2020 umrüsten und den Anschluss nicht verpassen für einen leisen und zukunftsfähigen Güterverkehr!

¹ Die Formatierungsvorgabe finden Sie unter www.dbnetze.com/latps

² Im Falle einer Reklamation wenden Sie sich bitte an Ihr zuständiges Kundenmanagement

Häufig gestellte Fragen

Warum ist eine Umrüstung der Güterwagen auf Verbundstoffbremssohlen notwendig und sinnvoll?

Aus ökologischer Verantwortung gegenüber Bürgern und Umwelt will die Bahn bis zum Jahre 2020 den Schienenlärm nachhaltig reduzieren. Die neuen Verbundstoffbremssohlen sind dabei der effektivste Weg bei Güterwagen, den Lärm flächendeckend an seiner Quelle zu mindern. Die Rollgeräusche werden bis zu 10 dB (A) reduziert, was in der menschlichen Wahrnehmung der Halbierung des Lärms entspricht.

Wie wird die Umrüstung auf Verbundstoffbremssohlen gefördert?

Die Umrüstung wird zum einen durch das Förderprogramm des BMVBS und zum anderen durch das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) der DB Netz AG gefördert. Auch in den Niederlanden und der Schweiz sind Förderprogramme zur Umrüstung auf leise Bremsstechnologien verfügbar.

Wer kann die Förderprogramme in Anspruch nehmen?

Gefördert werden sowohl alle Wagenhalter, die ihre Güterwagen auf leise Bremsstechnologien umrüsten, als auch alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die leise Güterwagen einsetzen und so dazu beitragen, den Schienenlärm nachhaltig und flächendeckend zu reduzieren.

Wo kann ich die Förderung beantragen?

Die Beantragung im Umrüstungsregister ist online auf der Homepage der DB Netz AG für Wagenhalter unter <https://latps-wh.dbnetze.com> und für EVU unter <https://latps-evu.dbnetze.com> möglich. Nach einer Registrierung mit den Anmeldedaten erhält man Zugriff auf das Umrüstungsregister. Die Bonusbeantragung erfolgt dann in 5 Schritten.

Welche Verbundstoffbremssohlen gibt es?

Man unterscheidet zwischen der K-Sohle und der neueren LL-Sohle, die nicht nur den Lärm effektiv mindert, sondern auch bei der Umrüstung wesentlich kostengünstiger als die K-Sohle ist, weil bei ihr kein umfassender Umbau der Bremsanlage erforderlich ist. Die Zulassung und Einführung der neuen LL-Sohle ist im Juni 2013 erfolgt.

Welche Umrüstkosten werden gefördert?

Ganz gleich auf welche Verbundstoffbremssohle umgerüstet wird, es werden je Fördersystem pro Güterwagen maximal 50 Prozent der Umrüstmehrkosten (das entspricht ca. 211 Euro pro Achse) übernommen. In der Summe können die Umrüstmehrkosten somit zu 100 Prozent gefördert werden. Die Betriebsmehrkosten sind ausgeschlossen.

Wie ist der zeitliche Rahmen der Förderungen?

Die Fördersysteme sind mit dem Fahrplanwechsel zum 9. Dezember 2012 gestartet, sind auf acht Jahre angelegt und enden im Jahre 2020. Bis dahin sollten die Umrüstungen abgeschlossen sein.

Wie funktioniert das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS)?

Das LaTPS besteht aus zwei „Säulen“:

1. Für den Einsatz umgerüsteter Güterwagen erhalten EVU einen lauffleistungsabhängigen Bonus.
2. Für laute Güterzüge zahlen EVU ein lärmabhängiges Trassenentgelt. Erst wenn ein Zugverband mindestens zu 80 Prozent aus umgerüsteten Güterwagen besteht, gilt er als leise und ist entgeltfrei.

Ansprechpartner



Zentrale

Mainzer Landstraße 201–203
D-60326 Frankfurt am Main

Kundenmanagement Personenverkehr

Ralph Grassel
Tel.: +49 (0)69 265-30530
Fax: +49 (0)69 265-30503
ralph.grassel@deutschebahn.com

Kundenmanagement Güterverkehr

Stefan Kirch
Tel.: +49 (0)69 265-30540
Fax: +49 (0)69 265-30503
stefan.kirch@deutschebahn.com

Regionalbereich Nord

Lindemannallee 3
D-30173 Hannover

Regionales Kundenmanagement

Jürgen Motzkau
Tel.: +49 (0)511 286-49112
Fax: +49 (0)511 286-49110
juergen.motzkau@deutschebahn.com

Regionalbereich Ost

Granitzstraße 55–56
D-13189 Berlin

Regionales Kundenmanagement

Bernhard Buchhagen
Tel.: +49 (0)30 297-40150
Fax: +49 (0)30 297-40197
bernhard.buchhagen@deutschebahn.com

Regionalbereich Südost

Brandenburger Straße 1
D-04103 Leipzig

Regionales Kundenmanagement

Thomas Kleinsteuber
Tel.: +49 (0)341 968-7007
Fax: +49 (0)341 968-7609
thomas.kleinsteuber@deutschebahn.com

Regionalbereich West

Hansastraße 15
D-47058 Duisburg

Regionales Kundenmanagement

Frank Rossi
Tel.: +49 (0)203 3017-4101
Fax: +49 (0)203 3017-4110
frank.rossi@deutschebahn.com

Regionalbereich Mitte

Pfarrer-Perabo-Platz 4
D-60326 Frankfurt am Main

Regionales Kundenmanagement

Harald Hartmann
Tel.: +49 (0)69 265-19171
Fax: +49 (0)69 265-19045
harald.hartmann@deutschebahn.com

Regionalbereich Südwest

Schwarzwaldstraße 86
D-76137 Karlsruhe

Regionales Kundenmanagement

Rüdiger Scherer
Tel.: +49 (0)721 938-7110
Fax: +49 (0)721 938-7119
ruediger.scherer@deutschebahn.com

Regionalbereich Süd

Richelstraße 3
D-80634 München

Regionales Kundenmanagement

Dirk Rothe
Tel.: +49 (0)89 1308-72110
Fax: +49 (0)89 1308-72102
dirk.rothe@deutschebahn.com

Alle Ansprechpartner sind auch im Internet unter www.dbnetze.com/kontakte zu finden.

Weitere Informationen zu den Fördersystemen:
www.dbnetze.com/latps
www.dbnetze.com/laerm-bmvbs

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen:
www.dbnetze.com/snb



Gemeinsam an der Zukunft der leisen Bahn arbeiten!

Kontakt

DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
D-60486 Frankfurt am Main
www.dbnetze.com/fahrweg

Titelfoto: Bartlomiej Banaszak; U4: DB AG
S. 3: o.l. DB AG, o.r. Gaby Sommer
S. 4 linke Spalte: Gaby Sommer,
Laufflächen: Johannes Gräber
S. 8/9: oben Georgiy Pashin/Fotolia,
Mitte v. l. n. r.: Guy Erwood/Fotolia, Petra Schwaiger, DB AG,
JiSign/Fotolia, Photo-K/Fotolia
S. 10: Georg Wagner; S. 11: Eisenhans/Fotolia
S. 13: DB AG; S. 14: Ralf Braum; U5: DB AG

Änderungen vorbehalten.
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand: Mai 2013

Herausgeber

DB Netz AG
Preise und Produkte
Mainzer Landstraße 201–203
D-60326 Frankfurt am Main

Druckmanagement

DB Kommunikationstechnik GmbH
Karlsruhe, www.dbkt.de