

Wirksame Verringerung des durch Güterwagen verursachten Schienenlärms in der Europäischen Union

Meta Informations	
Creation date	03-10-2013
Last update date	
User name	
Case Number	794451245140127613
Invitation Ref.	
Status	N
Language	de

Information zu Ihrer Person	
In welcher Funktion füllen Sie diesen Fragebogen aus?	Nichtregierungsorganisation (NRO)/Bürgerliche Zivilgesellschaft
Bitte geben Sie an, welche Art von Organisation Sie vertreten.	Vereinigung bürgerlicher Zivilgesellschaften
Geben Sie bitte den Namen der Behörde/Vereinigung/Firma/Organisation an, die Sie vertreten	Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik e. V.
Wieviele Mitglieder hat Ihre Vereinigung/Organisation?	313
Ist Ihre Vereinigung/Organisation im Transparenz-Register der Europäischen Kommission registriert?	Ja
Bitte geben Sie Ihre Identifikationsnummer an.	380846911939-12
Bitte geben Sie das Land Ihres Hauptwohnsitzes oder des Hauptsitzes Ihrer Firma/Organisation an.	DE - Deutschland
Bitte geben Sie Ihre Kontaktdaten an (Name, E-Mail Adresse, Telefon)	Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik Voltastraße 5, Gebäude 10-6 13355 Berlin ald@ald-laerm.de (+49) 030 / 340 60 38 02
Geben Sie Ihr Einverständnis dazu, dass die Europäische Kommission Ihre Antworten im Rahmen der Umfrage veröffentlicht? Beiträge zur Umfrage werden gegebenenfalls im Internet unter Angabe der Identität der beitragenden Person veröffentlicht, sofern diese nicht ausdrücklich Einwände zur Veröffentlichung personenbezogener Daten aufgrund persönlicher Interessen bekundet hat. In diesem Fall erfolgt die Veröffentlichung der Beiträge in anonymer Form.	Ja

Datenquellen
Falls Sie Kenntnis zu relevanten Berichten, Studien, Umfragen oder anderen wesentlichen Datenquellen haben, die im Zusammenhang mit dem Thema dieser Umfrage stehen, so möchten wir Sie bitten, diese hier als Referenz anzugeben. Sofern möglich, geben Sie bitte die URL zu der Datenquelle an, oder laden Sie die Datei hoch.

Ausmaß der Problemstellung

Bitte ordnen Sie die folgenden politischen Herausforderungen in Bezug auf den Güterverkehr nach ihrer Wichtigkeit. Bitte ordnen Sie diese von 1 bis 7 an, wobei 1 die höchste und 7 die niedrigste Wertung ist..

Regionale Umweltverschmutzung (z.B. Partikel, Stickoxyde)	2
Treibhausgase / CO ₂ Emission und Klimawandel	3
Abhängigkeit von importiertem Erdöl	5
Sicherheit/ Unfallverhütung	4
Preise der an die Läden gelieferten Waren	7
Wettbewerbsfähigkeit der Lieferketten der Industrie	6
Lärm	1

Wie schätzen Sie das Problem des Schienenverkehrslärms in der Region Ihres Wohnsitzes bzw. Firmensitzes ein?	Sehr wichtig
--	--------------

Ihrer Meinung nach und im Allgemeinen, welche negativen Auswirkungen sehen Sie in Bezug auf Schienenverkehrslärm?
Gesundheitsrisiken, Belästigungen, Störungen, monetäre Schäden (Immobilienwertverluste, wirtschaftliche Verluste der Tourismusbranche), Verlust der Akzeptanz des Schienenverkehrs

Bitte stufen Sie die nachfolgenden Lärmquellen entsprechend ihres Beitrages zu evtl. erhöhten Lärmpegeln in Ihrer Region ein. Bitte ordnen Sie diese von 1 bis 5 an, wobei 1 die stärkste und 5 die schwächste Lärmquelle ist.

Güterzüge	3
Personenzüge	5
PKWs	2
LKWs	1
Flugzeuge	4

Gibt es andere bedeutende Lärmquellen? Wie sehen Sie diese im Vergleich mit den oben genannten? Nachbarschaftslärm (nach 3.4.3); im Freien betriebene Maschinen (nach 3.4.2)); Industrie und Gewerbe (danach)	
Wie schätzen Sie Ihren allgemeinen Kenntnisstand bezüglich der Probleme mit Schienenverkehrslärm bzw. der Ursachen von Schienenverkehrslärm ein?	Sehr hoch

In welchem Umfang glauben Sie, tragen die nachfolgenden Aspekte zur Problematik des Schienenverkehrslärms bei?

Qualität der Räder	Sehr wichtig
Qualität der Gleise	Sehr wichtig
Geschwindigkeit der Züge	Sehr wichtig
Verkehrsmenge	Sehr wichtig

Gibt es Ihrer Meinung nach andere wichtige Aspekte, die zur Problematik des Schienenverkehrslärms beitragen?

Nächtliche Betriebszeiten des Güterverkehrs

Einschätzung vorhandener Maßnahmen zur Reduktion oder Begrenzung von Schienenverkehrslärm

Welche Maßnahmen sind bereits in Betracht gezogen bzw. implementiert worden, um das Problem des Schienenverkehrslärms durch Güterzüge in Ihrer Region zu beseitigen? Bitte wählen Sie von der unten stehenden Liste.	Lärmschutzwände Fensterisolierung Maßnahmen an den Gleisen (Dämpfer, versteifende Unterlagen, Bi-Block Bahnschwellen, Abschleifen der Gleise) Finanzielle Anreize für die Umrüstung von Güterwagen mit leiseren Bremsen Lärmabhängige Trassenpreise (d.h. Maßnahmen zur Anpassung der Gebühren entsprechend der Lärmemission) Programme zur Handhabung von Oberflächenrauigkeit von Gleisen/ dem Ausbau von Gleisen/ Neuplanung von Gleisen Öffentliche Förderung von Programmen zur Lärmreduktion EU Förderung von Forschungs und Entwicklungsprogrammen Sonstige
--	--

Bitte präzisieren Sie "Sonstige"

Immissionsgrenzwerte für neue und wesentlich geänderte Schienenwege

Wenn möglich, bitte beschreiben Sie die wichtigsten Maßnahmen, die bereits ergriffen wurden. Bitte geben Sie auch an, inwieweit Kombinationen von bestimmten Maßnahmen erfolgreich angewendet wurden.

- Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen seit 1999 (Lärmsanierungsprogramm; Lärmschutzfenster und -wände) - Lärmabhängige Trassenpreise im Verbund mit staatlicher Förderung der Umrüstung (seit 2013): bislang noch keine Erfolge

Wie effektiv schätzen Sie die bisher ergriffenen Maßnahmen zur Reduktion von Schienenverkehrslärm ein?	In gewissem Umfang effektiv
--	-----------------------------

Bitte geben Sie hier weitere Kommentare zu Ihrer Antwort bezüglich der Effektivität der bisher ergriffenen Maßnahmen an.

siehe 4.3: Die Zielwerte der Lärmsanierung sind zu hoch, daher sind in sanierten Gebieten die Beeinträchtigungen und die entsprechenden Proteste der Bevölkerung hoch. Das Programm ist im Budget begrenzt, so dass erst in ca. 20 Jahren das Programm umgesetzt sein wird.

Führen die ergriffenen Maßnahmen zu einer Einschränkung der Mobilität von Personen und/oder Gütern auf nationalem/regionalem Niveau?	Nein
--	------

Wie schnell wurde eine Umrüstung mit leiseren Bremsen für vorhandene Güterwagen in Ihrer Region vorgenommen?	Es gibt nur wenig Fortschritt
--	-------------------------------

In welchem Umfang ist es Ihrer Meinung nach wichtig, die folgenden Ziele in der Zukunft zu erreichen?

Gleiche Handhabung wie bisher	Von geringer Wichtigkeit
Reduktion von Lärmemissionen von Güterzügen	Sehr wichtig
Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Güterschienenverkehrs	Wichtig
Aufrechterhaltung der Interoperabilität des Schienennetzes, d.h. die Möglichkeit für Güterzüge und Güterwagen sich innerhalb der EU frei über Landes-Grenzen hinweg zu bewegen	Wichtig

EU Maßnahmen

Sind die bisherigen Maßnahmen auf nationalem/regionalem Niveau ausreichend, um den durch Güterzüge verursachten Lärm zu reduzieren?	Nein
---	------

Haben Ihrer Meinung nach die bisher ergriffenen, einseitigen Maßnahmen der EU-Länder zu Barrieren bezüglich der Interoperabilität des Schienenverkehrs geführt bzw. rechnen Sie damit, dass zukünftige eigenständige Maßnahmen dazu führen könnten?	Ich stimme nicht zu
---	---------------------

Glauben Sie, dass EU-Initiativen und EU-weite Richtlinien dazu beitragen würden, effektive Maßnahmen in größerem Umfang innerhalb der ganzen EU zu implementieren?	Ich stimme unbedingt zu
--	-------------------------

Wie sollten EU-Maßnahmen Ihrer Meinung ausgerichtet werden, um sicherzustellen, dass das Subsidiaritätsprinzip nicht untergraben wird und das höchste Potenzial für eine EU-weite Wertschöpfung erzielt werden kann?

Im Rahmen der EU-Verkehrspolitik hat die EU eine Mitverantwortung für die Vermeidung negativer Umweltfolgen des Verkehrs. Sie setzt u. A. die Geräuschgrenzwerte für Neufahrzeuge. Deshalb ist das Subsidiaritätsprinzip von eingeschränkter Bedeutung. Alle fahrzeugbezogenen Maßnahmen sollten in der Zuständigkeit der EU sein. Aber auch Infrastrukturmaßnahmen sind - mindestens auf den transeuropäischen Netzen - seitens der EU zu harmonisieren.

Relevanz von EU Maßnahmen

Status quo

Finanzielle Förderungsmaßnahme

Inwieweit sehen Sie Maßnahmen zur finanziellen Förderung als angemessen an, um das Problem des Schienenverkehrslärms zu beheben?	Ziemlich angemessen
Wann wird es technisch und administrativ möglich sein, solche Maßnahmen einzuführen?	Es ist bereits möglich
Würde die finanzielle Förderung von Umrüstungsarbeiten den Wettbewerb unter den einzelnen Betreibern verzerren?	Nein
Wie hoch sollte eine Mitfinanzierung der Kosten zur Umrüstung mindestens ausfallen, um effektiv zu sein (und dennoch realisierbar im Rahmen öffentlicher Haushaltspläne)?	50 %

Bitte geben Sie an, warum Sie glauben, dass dies die passende Größenordnung für eine Mitfinanzierung wäre.

Am wirksamsten ist eine 100 % Förderung. Wegen der beihilferechtlichen Schranke und der Belastung öffentlicher Haushalte sollte 50 % als Schranke gelten.

Haben Sie weitere Kommentare zu finanziellen Förderungsmaßnahmen? Wir sind daran interessiert, weitere Kommentare zur Angemessenheit der politischen Maßnahmen als auch Vorschläge zur Implementierung zu hören, z.B. zur Dauer der Fördermaßnahmen, welche Bereiche gefördert werden sollten und die Überwachung solcher Maßnahmen.

Grundsätzlich sollten finanzielle Förderungsmaßnahmen integriert werden in die verursachergerechte Anlastung externer Kosten. Damit würden die öffentlichen Haushalte geschont und für alle Verkehrsarten gleiche Bedingungen geschaffen werden. Staatliche Förderung ist nur dann zu legitimieren, wenn bei konkurrierenden Verkehrsträgern keine Anlastung externer Kosten erfolgt oder eine staatliche Grundversorgung gesichert werden soll (Beispiel ÖPNV). Das Instrument sollte mit anderen Instrumenten kombiniert werden, z. B. mit der Einführung lärmabhängiger Trassenpreise, damit keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Staatliche Förderung sollte zudem mit Förderprogrammen zur Erhöhung der Produktivität des Schienengüterverkehrs verknüpft werden. Eine EU-Förderung (z. B. Connecting Europe Facility) sollte mit Auflagen verbunden werden.

Lärmabhängige Trassenpreise (LaTP, NDTAC) als Maßnahme

Inwieweit sehen Sie lärmabhängige Trassenpreise (NDTAC) als angemessen an, um das Problem des Schienenverkehrslärms zu beheben?	In sehr hohem Umfang angemessen
Wann wird es technisch und administrativ möglich sein, solche Maßnahmen einzuführen?	Es ist bereits möglich
Was sollte Ihrer Meinung nach die Ausgangsbasis für NDTAC-Maßnahmen sein? (Bitte wählen Sie bis zu drei Optionen)	Sonstige

Bitte präzisieren Sie "Sonstige"

Differenzierung nach den Geräuschemissionen der Schienenfahrzeuge (Güterwagen, Lokomotiven etc.); achsenbezogene Laufleistung der Fahrzeuge

Welche Art von NDTAC Maßnahmen würden Sie bevorzugen?	Bonus-Malus (d.h. Reduktion der Gleisgebühren für Einhaltung der TSI Grenzwerte und Erhöhung der Gleisgebühren bei Nichteinhaltung)
---	---

Welche Art von NDTAC-Maßnahmen würden Sie bevorzugen? (Wie stark sollten sich die Trassenpreise für nicht TSI-konforme und für TSI-konforme Güterwagen unterscheiden, um einen sinnvollen Anreiz zur Umrüstung dieser Wagen zu geben?)	4-6 %
--	-------

Sollte eine Differenzierung der NDTAC-Maßnahmen bezüglich Tages- und Nachtbetrieb vorgenommen werden?	Ja
---	----

In welcher Art und Weise? Erhöhter Bonus-Malus für die Nachtzeit	
Sollten NDTAC-Maßnahmen abhängig von der Größe und Dichte der Bevölkerung, die durch Schienenverkehrslärm beeinträchtigt sind, vorgenommen werden?	Ja
Maßnahmen wie 'Umweltzonen' und 'City-Maut-Zonen' sind zum Teil darauf ausgerichtet, eine Verschiebung des Straßengüterverkehrs hin zu Schienengüterverkehr zu erzielen. Glauben Sie, dass NDTAC-Maßnahmen eine Verschiebung in umgekehrter Weise, d.h. von der Schiene zurück zur Straße, bewirken könnten?	Ja, in gewissem Umfang
Glauben Sie, dass die Einführung von NDTAC-Programmen in einzelnen Mitgliedstaaten einen positiven Einfluss auf andere Mitgliedstaaten haben könnte? Könnte dies ggf. einen ausreichenden Anreiz darstellen, um NDTAC-Maßnahmen auch in den anderen Ländern einzuführen oder könnte es diese Länder dazu anregen, ähnliche Programme einzuführen? Erfolgreiche nationale NDTAC-Programme (mit relevanten Umrüstungen) könnten dies leisten. Allerdings braucht es eine gewisse Zeit, damit Erfolge erkennbar werden. Besser wäre ein europäisches System der NDTAC, alternativ multilaterale Vereinbarungen von Nachbarstaaten zur Einführung von NDTAC.	
Glauben Sie, dass die Einführung von NDTAC-Programmen in einzelnen Mitgliedstaaten nur negative Auswirkungen auf andere Mitgliedstaaten haben könnte? Könnte dies ggf. einen negativen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit der Betreiber in den Ländern haben, in denen NDTAC-Programme noch nicht eingeführt wurden? Nationale NDTAC haben dann einen negativen Einfluss auf ausländische Betreiber oder Wagenhalter, wenn diese zu geringe Laufleistungen im betreffenden Staat haben, der Anreiz somit zu gering ist und damit der Malus fällig wäre (wenn ein Bonus-Malus-System eingeführt wurde). Deshalb ist ein europaweit gültiges System zu bevorzugen.	
Haben Sie weitere Kommentare zu NDTAC-Maßnahmen? Wir sind daran interessiert, weitere Kommentare zur Angemessenheit der politischen Maßnahmen als auch Vorschläge zur Implementierung zu hören, z.B. welche Elemente in NDTAC-Maßnahmen enthalten sein sollten und welche nicht, wie verhindert werden kann, dass NDTAC den Wettbewerb unter den Mitgliedsstaaten negativ beeinflusst und wie entsprechende Maßnahmen überwacht werden können. NDTAC sollten grundsätzlich auf der verursachergerechten Anlastung externer Lärmkosten basieren (d. h. Differenzierung nach Emissionen, Tageszeit und Sensitivität der angrenzenden Wohnbebauung. So lange eine harmonisierte Internalisierung für alle Verkehrsträger nicht umgesetzt ist, sollte eine staatliche Mitfinanzierung der Boni zulässig sein.	

Technische Spezifikation für die Interoperabilität, TSI-Lärm Maßnahmen

Inwieweit finden Sie TSI-Lärm Maßnahmen angemessen, um das Problem des Schienenverkehrslärms zu beheben?	In sehr hohem Umfang angemessen
Wann wird es technisch und administrativ möglich sein, diese Maßnahmen einzuführen?	Innerhalb von 3-4 Jahren
Glauben Sie, dass diese Maßnahmen negative Auswirkungen auf Bahnbetreiber, Waggon-Eigentümer oder andere Marktbeteiligte haben könnten?	Ja
Bitte geben Sie den möglichen Umfang dieser Auswirkungen an. Das Ausmaß der negativen Auswirkungen hängt vom Zeitpunkt der Einführung von Geräuschgrenzwerten für die Bestandsflotte ab. Es wird deshalb eine relativ lange Vorlaufzeit benötigt, in der bereits relevante Güterwagenmengen umgerüstet worden sind (siehe 6.4.5).	

Haben Sie weitere Kommentare zu TSI-Lärm Maßnahmen? Wir sind daran interessiert, weitere Kommentare zur Angemessenheit der politischen Maßnahmen als auch Vorschläge zur Implementierung zu hören, z.B. wie entsprechende Maßnahmen überwacht werden können.
Das Instrument TSI-Lärm sollte nur in Kombination mit anderen Instrumenten europaweit eingeführt werden, z. B. mit NDTAC einschließlich staatlicher Subventionierung. Eine Vorlaufzeit von 6-8 Jahren würde ermöglichen, dass fast alle Güterwagen umgerüstet sind. Das Instrument könnte dazu beitragen, dass auch begrenzt wirksame Anreize von den Wagenhaltern bzw. Betreibern angenommen werden.

TEN-T Maßnahmen

Inwieweit finden Sie TEN-T Maßnahmen angemessen, um das Problem des Schienenverkehrslärms zu beheben?	Neutral
Sollte eine Differenzierung der Einschränkungen des Schienenverkehrs bezüglich Tages- und Nachtbetrieb vorgenommen werden?	Ja
Wann wird es technisch und administrativ möglich sein, diese Maßnahmen einzuführen?	Es ist bereits möglich
Glauben Sie, dass diese Maßnahmen negative Auswirkungen auf Bahnbetreiber, Waggon-Eigentümer oder andere Marktbeteiligte haben könnten?	Ja
Geben Sie bitte den Umfang der möglichen Auswirkungen an. Das Ausmaß der negativen Auswirkungen hängt vom Zeitpunkt der Einführung von Restriktionen für die Bestandsflotte ab. Es wird deshalb eine relativ lange Vorlaufzeit benötigt, in der bereits relevante Güterwagenmengen umgerüstet worden sind.	
Haben Sie weitere Kommentare zu TEN-T Maßnahmen? Wir sind daran interessiert, weitere Kommentare zur Angemessenheit der politischen Maßnahmen als auch Vorschläge zur Implementierung zu hören, z.B. ob TEN-T Gleislinien das Gebiet weit genug abdecken, ob es in der Praxis möglich ist, Restriktionen des Güterverkehrsraumes einzuführen und wie entsprechende Maßnahmen überwacht werden können. TEN-T bezogene Maßnahmen sind administrativ komplizierter als auf das Gesamtnetz bezogene Maßnahmen und insgesamt weniger effektiv, weil eine geringere Zahl von Menschen davon profitieren könnte. Allerdings hat die Begrenzung von streckenbezogenen Emissionen den Vorteil, dass auch Maßnahmen der Mengen- und Geschwindigkeitsreduktion so wie der Schienenpflege angestoßen werden könnten. 'Emission Ceiling' sollte aber nicht auf das TEN-T begrenzt werden.	

Verkehrsdichte regulierende Maßnahmen

To what extent do you find 'density approach' appropriate to tackle the problem of rail freight noise?	In sehr geringem Umfang angemessen
Sollte eine Differenzierung von Verkehrsdichte regulierende Maßnahmen bezüglich Tages- und Nachtbetrieb vorgenommen werden?	Ja
Wann wird es technisch und administrativ möglich sein, diese Maßnahmen einzuführen?	Innerhalb von 3-4 Jahren
Glauben Sie, dass diese Maßnahmen negative Auswirkungen auf Bahnbetreiber, Waggon-Eigentümer oder andere Marktbeteiligte haben könnten?	Ja
Geben Sie bitte den Umfang der möglichen Auswirkungen an. Das Maß der negativen Auswirkungen hängt vom Ausmaß und vom Einführungszeitpunkt der Restriktionen ab (vgl. TEN-T-Ansatz).	

Haben Sie weitere Kommentare zu Verkehrsdichte regulierenden Maßnahmen? Wir sind daran interessiert, weitere Kommentare zur Angemessenheit der politischen Maßnahmen als auch Vorschläge zur Implementierung zu hören, z.B. wie entsprechende Maßnahmen überwacht werden können und ob es evtl. technische Barrieren gibt.
Der Verkehrsdichte-Ansatz ist administrativ noch komplizierter und weniger effektiv als der TEN-T-Ansatz. Daher nicht zu befürworten.

Wartungsmaßnahmen (Maintenance approach)

Inwieweit finden Sie Maßnahmen zur Steuerung von Wartungs- und Instandhaltung angemessen, um das Problem des Schienenverkehrslärms zu beheben?	in sehr hohem Umfang angemessen
Wann wird es technisch und administrativ möglich sein, diese Maßnahmen einzuführen?	Es ist bereits möglich
Glauben Sie, dass diese Maßnahmen negative Auswirkungen auf Bahnbetreiber, Waggon-Eigentümer oder andere Marktbeteiligte haben könnten?	Nein
Haben Sie weitere Kommentare zu Maßnahmen zur Steuerung von Wartungs- und Instandhaltung? Wir sind daran interessiert, weitere Kommentare zur Angemessenheit der politischen Maßnahmen als auch Vorschläge zur Implementierung zu hören. Wartung und Instandhaltung sind eine notwendige ergänzende Maßnahme bei allen Optionen, die fahrzeugbezogene Maßnahmen betreffen. Bekanntlich hängen die Emissionen des Schienenverkehrs u. A. von der kombinierten Rauheit von Rad und Schiene ab. Schlecht gewartete Schienen können den Einsatz von Fahrzeugen mit glatten Rädern unwirksam machen. Wartung betrifft aber auch die Fahrzeuge, die bekanntlich im Verlauf des Betriebs in der Regel lauter werden.	

Umwelt- und gesundheitspolitische Maßnahmen

Inwieweit finden Sie Umwelt- und gesundheitspolitische Maßnahmen angemessen, um das Problem des Schienenverkehrslärms zu beheben?	in sehr hohem Umfang angemessen
Wann wird es technisch und administrativ möglich sein, diese Maßnahmen einzuführen?	Innerhalb von 3-4 Jahren
Glauben Sie, dass diese Maßnahmen negative Auswirkungen auf Bahnbetreiber, Waggon-Eigentümer oder andere Marktbeteiligte haben könnten?	Nein
Haben Sie weitere Kommentare zu Umwelt- und gesundheitspolitischen Maßnahmen? Wir sind daran interessiert, weitere Kommentare zur Angemessenheit der politischen Maßnahmen als auch Vorschläge zur Implementierung zu hören, z.B. wie entsprechende Maßnahmen überwacht werden können, welche technischen Barrieren es gibt und wer die Kosten in einem solchen Szenario tragen sollte. Dieser Ansatz ist bezogen auf die Schutzziele der Effektivste. Es ließen sich z. B. die Probleme von Gebieten besser behandeln, die mehreren Quellen ausgesetzt sind. Es sind anspruchsvolle Schutzziele zu setzen. Er entspricht dem Verursacherprinzip (Internalisierungsansatz) und führt wegen des verkehrsmittelübergreifenden Ansatzes zu den geringsten Wettbewerbsverzerrungen. Die Kosten eines solchen Szenarios müssen letztlich die Endkunden bzw. -verbraucher tragen, womit auch Anreize zur Minderung der Verkehrskosten gesetzt werden. Allerdings muss der Ansatz ergänzt werden durch Instrumente, die die beteiligten Akteure im Rahmen ihrer technischen Möglichkeiten und der Effizienz ihres Beitrags zu konkreten Maßnahmen verpflichten oder anreizen. So ist eine Kombination mit NDTAC/TSI/Wartung sinnvoll. Staatliche Subventionen können wegen der verursachergerechten Anlastung entfallen. Eine Differenzierung nach Tag und Nacht ist durch unterschiedliche Schutzziele für diese Zeiträume vorgegeben.	

Haben Sie weitere Vorschläge zu anderen politischen Maßnahmen, die angemessen wären, um zu einer wesentlichen Reduktion des Schienenverkehrslärms beizutragen, ohne dabei die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu beeinträchtigen?
Wichtig ist ein gemeinsamer Ansatz für alle Verkehrsträger (Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge und Infrastruktur, Immissionsgrenzwerte, harmonisierte Betriebsbeschränkungen, verursachergerechte Anlastung der externen Kosten).

Bewertung der Wirkung von politischen Maßnahmen/Optionen

Wie bewerten Sie die möglichen Auswirkungen politischer Maßnahmen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Güterschienentransport Sektors in der EU?

Gleiche Handhabung wie bisher	Negativ
Finanzielle Förderung	Positiv
NDTAC Maßnahmen	Negativ
TSI Lärm Maßnahmen	Sehr negativ
TEN-T Maßnahmen	Negativ
Verkehrsdichte regulierende Maßnahmen	Negativ
Maßnahmen zur Steuerung von Wartung und Instandhaltung	Sehr positiv
Umwelt- und gesundheitspolitische Maßnahmen	Sehr positiv

Bitte geben Sie die wichtigsten Hintergrunddetails Ihrer Bewertung an.

Business as usual wird wegen der sinkenden Akzeptanz die Wettbewerbsfähigkeit negativ beeinflussen. Die Instrumente 3, 4, 5 und 6 werden dann negative Auswirkungen haben, wenn sie nicht mit staatlicher Förderung verknüpft werden oder in ein allgemeines System verkehrübergreifender Strategien (z. B. NDTAC und Lärmkomponente in der Lkw-Straßenbenutzungsabgabe) eingebettet sind. Vor allem der TSI-Ansatz kann, wenn zu früh eingeführt, zu erheblichen negativen Auswirkungen führen. Instrument 7 führt zu hohen Synergieeffekten, die i. A. kostengünstig sind. Instrument 8 ist per Definition verkehrsmittelübergreifend und damit am wenigsten wettbewerbsgefährdend.

Wie bewerten Sie die möglichen Auswirkungen politischer Maßnahmen auf die Gesamtkosten für Administration, sowohl für Unternehmen und den Staat?

Gleiche Handhabung wie bisher	Positiv
Finanzielle Förderung	Negativ
NDTAC Maßnahmen	Negativ
TSI Lärm Maßnahmen	Negativ
TEN-T Maßnahmen	Negativ
Verkehrsdichte regulierende Maßnahmen	Negativ
Maßnahmen zur Steuerung von Wartung und Instandhaltung	Negativ
Umwelt- und gesundheitspolitischen Maßnahmen	Negativ

Bitte geben Sie die wichtigsten Hintergrunddetails Ihrer Bewertung an.

Alle Minderungsoptionen werden die Verwaltungskosten erhöhen; diese sind aber gegenzurechnen mit dem monetären Nutzen einer Lärmreduktion.

Wie bewerten Sie die möglichen Auswirkungen politischer Maßnahmen auf die Arbeitsbedingungen im Schienenverkehr?

Gleiche Handhabung wie bisher	Negativ
Finanzielle Förderung	Positiv
NDTAC Maßnahmen	Positiv
TSI Lärm Maßnahmen	Positiv
TEN-T Maßnahmen	Positiv
Verkehrsdichte regulierende Maßnahmen	Positiv
Maßnahmen zur Steuerung von Wartung und Instandhaltung	Positiv
Umwelt- und gesundheitspolitischen Maßnahmen	Positiv

Bitte geben Sie die wichtigsten Hintergrunddetails Ihrer Bewertung an.

Business as usual (BAU) wird die Geräuschbelastungen am Arbeitsplatz kurzfristig kaum vermindern, während von allen anderen Optionen Entlastungen erwartet werden können.

Wie bewerten Sie die möglichen Auswirkungen politischer Maßnahmen auf den allgemeinen Beschäftigungsstand innerhalb Ihres Landes?

Gleiche Handhabung wie bisher	Neutral
Finanzielle Förderung	Positiv
NDTAC Maßnahmen	Positiv
TSI Lärm Maßnahmen	Positiv
TEN-T Maßnahmen	Positiv
Verkehrsdichte regulierende Maßnahmen	Positiv
Maßnahmen zur Steuerung von Wartung und Instandhaltung	Positiv
Umwelt- und gesundheitspolitischen Maßnahmen	Sehr positiv

Bitte geben Sie die wichtigsten Hintergrunddetails Ihrer Bewertung an.

BAU wird wegen der Akzeptanzprobleme evtl. zu einem Rückgang der Transportleistung im Schienenverkehr aber zu mehr Transporten auf der Straße führen. Alle anderen Optionen führen zu beschäftigungswirksamen Maßnahmen, vor allem der Ansatz 8.

Wie bewerten Sie die möglichen Auswirkungen politischer Maßnahmen auf die Haushaltspläne der Regierung?

Gleiche Handhabung wie bisher	Neutral
Finanzielle Förderung	Negativ
NDTAC Maßnahmen	Neutral
TSI Lärm Maßnahmen	Neutral
TEN-T Maßnahmen	Neutral
Verkehrsdichte regulierende Maßnahmen	Neutral
Maßnahmen zur Steuerung von Wartung und Instandhaltung	Neutral
Umwelt- und gesundheitspolitischen Maßnahmen	Neutral

Bitte geben Sie die wichtigsten Hintergrunddetails Ihrer Bewertung an.

Explizit hat nur Instrument 2 Folgen für den öffentlichen Haushalt. Alle anderen Maßnahmen können - bis auf die Kosten für die Implementierung gesetzlicher Vorgaben und evtl. Kontrollen - kostenneutral gestaltet werden.

Wie bewerten Sie die möglichen Auswirkungen politischer Maßnahmen auf die Beeinträchtigung der öffentlichen Bevölkerung durch Schienenverkehrslärm?

Gleiche Handhabung wie bisher	Negativ
Finanzielle Förderung	Positiv
NDTAC Maßnahmen	Positiv
TSI Lärm Maßnahmen	Positiv
TEN-T Maßnahmen	Positiv
Verkehrsdichte regulierende Maßnahmen	Positiv

Maßnahmen zur Steuerung von Wartung und Instandhaltung	Positiv
Umwelt- und gesundheitspolitischen Maßnahmen	Positiv

Bitte geben Sie die wichtigsten Hintergrunddetails Ihrer Bewertung an.

Es wird erwartet, dass alle Optionen bis auf BAU zu einer Reduktion der Belastungen führen.

Wie bewerten Sie die möglichen Auswirkungen politischer Maßnahmen auf die Wirkungsweise des internen Marktes?

Gleiche Handhabung wie bisher	Neutral
Finanzielle Förderung	Neutral
NDTAC Maßnahmen	Neutral
TSI Lärm Maßnahmen	Neutral
TEN-T Maßnahmen	Neutral
Verkehrsdichte regulierende Maßnahmen	Neutral
Maßnahmen zur Steuerung von Wartung und Instandhaltung	Neutral
Umwelt- und gesundheitspolitischen Maßnahmen	Neutral

Bitte geben Sie die wichtigsten Hintergrunddetails Ihrer Bewertung an.

Es sind keine negativen Auswirkungen der Optionen zu erwarten; allerdings wird der interne Markt um so mehr gestört, je isolierter Instrumente mit Restriktionen (z. B. 4) eingeführt werden.

Wie bewerten Sie die möglichen Auswirkungen politischer Maßnahmen auf die Fähigkeit der Betreiber in Drittländern (z.B. Schweiz und Russland) ihre Geschäfte innerhalb der EU aufrechtzuerhalten?

Gleiche Handhabung wie bisher	Neutral
Finanzielle Förderung	Neutral
NDTAC Maßnahmen	Neutral
TSI Lärm Maßnahmen	Neutral
TEN-T Maßnahmen	Neutral
Verkehrsdichte regulierende Maßnahmen	Neutral
Maßnahmen zur Steuerung von Wartung und Instandhaltung	Neutral
Umwelt- und gesundheitspolitischen Maßnahmen	Neutral

Bitte geben Sie die wichtigsten Hintergrunddetails Ihrer Bewertung an.

Es sind keine negativen Auswirkungen der Optionen zu erwarten; allerdings wird der interne Markt um so mehr gestört, je isolierter Instrumente mit Restriktionen (z. B. 4) eingeführt werden.

Wie bewerten Sie die möglichen Auswirkungen politischer Maßnahmen auf die Fähigkeit der Betreiber in Drittländern (z.B. Schweiz und Russland) ihre Geschäfte innerhalb der EU aufrechtzuerhalten?

Gleiche Handhabung wie bisher	Neutral
Finanzielle Förderung	Neutral
NDTAC Maßnahmen	Neutral
TSI Lärm Maßnahmen	Neutral
TEN-T Maßnahmen	Neutral
Verkehrsdichte regulierende Maßnahmen	Neutral
Maßnahmen zur Steuerung von Wartung und Instandhaltung	Neutral
Umwelt- und gesundheitspolitischen Maßnahmen	Neutral

Bitte geben Sie die wichtigsten Hintergrunddetails Ihrer Bewertung an.

Es sind keine negativen Auswirkungen der Optionen zu erwarten; allerdings wird der Austausch mit Drittländern umso mehr gestört, je mehr Instrumente mit Restriktionen (z. B. 4) eingeführt werden.

Bitte geben Sie an, welche mildernden Maßnahmen ergriffen werden können, um die negativen Auswirkungen von evtl. lärmreduzierenden EU-Maßnahmen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Güterschienenverkehrs zu reduzieren. Dies ist besonders in Bezug auf die Wettbewerbssituation im Vergleich zum Straßengüterverkehr zu sehen.

Alle Instrumente, die gleichermaßen auf andere Verkehrsträger angewandt werden: verursachergerechte Anlastung externer Kosten, Geräuschgrenzwerte für die Fahrzeuge und die Infrastruktur, Immissionsgrenzwerte. So lange keine harmonisierten Instrumente angewandt werden, kann staatliche Förderung einen Teil der Mehrkosten kompensieren.

Bitte geben sie an, welche Auswirkungen evtl. lärmreduzierende EU-Maßnahmen auf SME's und Mikro-Unternehmen haben können.

Kleinere Unternehmen werden es schwieriger haben, bestimmte Optionen umzusetzen. Dies könnte durch staatliche Förderung (z. B. für Beratung) kompensiert werden.

Abschließende Kommentare

Wenn Sie abschließend weitere Betrachtungen oder Kommentare zur Reduktion von Schienenverkehrslärm haben, möchten wir Sie bitten, diese kurz im nachfolgenden Kommentarfeld anzugeben.

Die Umrüstung der Güterwagen ist eine notwendige, jedoch nicht hinreichende Bedingung für die ausreichende Reduzierung des Schienenverkehrslärms. Weitergehende Lärminderungsmaßnahmen sind erforderlich; damit braucht es Anreize für Innovationen und die Förderung von Forschung und Entwicklung. Maßnahmen sind an allen Schienenfahrzeugen sowie an der Infrastruktur erforderlich. Zudem sollte die EU für ihre Politik der Lärminderung Ziele definieren. Diese sollten sich an den Zielwerten der WHO orientieren.