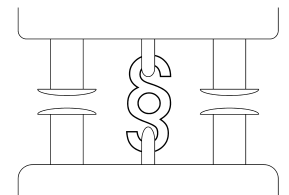


Sinn und Unsinn lärmbasierter Trassenpreissysteme

Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

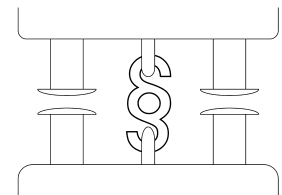


Sinn und Unsinn lärmbasierter Trassenpreissysteme

Zur Person:

- ◆ Maschinenbaustudium an der RWTH Aachen mit Schwerpunkt Schienenfahrzeugtechnik
- ◆ Jurastudium an der Universität Münster
- ◆ Seit 2001 zugelassen als Rechtsanwalt
- ◆ Kanzlei in Köln, europaweit tätig
- ◆ www.eisenbahnrecht.com

Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

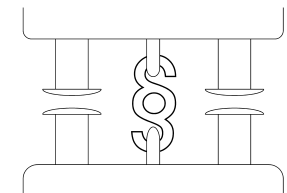


Sinn und Unsinn lärmbasierter Trassenpreissysteme

Lärm:

- ◆ Lärm ist DAS zentrale Umweltproblem der Eisenbahn
- ◆ Branche scheint die Problematik zu unterschätzen
 - ⇒ zu wenig Engagement zur Problemlösung
 - ⇒ Zentrale Frage: Wer trägt die Kosten?
- ◆ Politischer Druck zur Lärmreduzierung wächst
 - ⇒ Lösung des Problems durch die Branche
 - ⇒ Lösungsvorgabe durch die Politik
- ◆ Kleinster gemeinsamer Nenner: Trassenpreise

Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

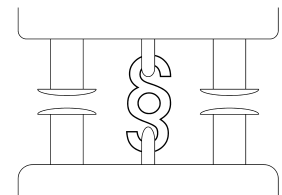


Sinn und Unsinn lärmbasierter Trassenpreissysteme

Lärmbasierte Trassenpreissysteme:

- ◆ Bonus- oder Malussystem oder Kombination
- ◆ Bonus: Preisnachlaß für leise Züge
- ◆ Malus: Preisaufschlag für laute Züge

Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur

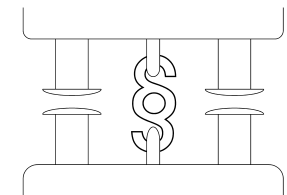


Sinn und Unsinn lärmbasierter Trassenpreissysteme

Bemessung von Bonus oder Malus:

- ◆ Nach der tatsächlichen Lärmentwicklung
 - ⇒ Spitzenwert eines Zuges
 - ⇒ Durchschnittswert eines Zuges
- ◆ Nach einzelnen Fahrzeugen mit/ohne leise Bremsen
 - ⇒ pro Wagen
 - ⇒ pro Achse
- ◆ Pauschale pro Zug
- ◆ Tageszeitabhängige Staffelung

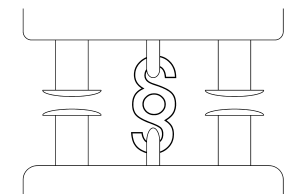
Kurt Fuchs
Rechtsanwalt
Diplom-Ingenieur



Sinn und Unsinn lärmbasierter Trassenpreissysteme

Anwendung lärmbasierter Trassenpreise:

- ◆ Nach der tatsächlichen Lärmentwicklung
⇒ Erfassung des Lärms erforderlich
- ◆ Nach einzelnen Fahrzeugen mit/ohne leise Bremsen
⇒ Erfassung der Fahrzeuge/Achsen erforderlich
⇒ Kontrolle der Bremsenart erforderlich
- ◆ Pauschale pro Zug
⇒ Gewährung bei ausschließlich leisen Bremsen?



Sinn und Unsinn lärmbasierter Trassenpreissysteme

Höhe von Bonus oder Malus:

- ◆ Kosten der Umrüstung

 - ⇒ LL-Sohlen: 500 bis 6.000 Euro pro Waggon

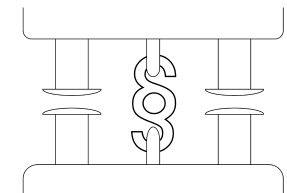
 - ⇒ K-Sohlen: 3.000 bis 10.000 Euro pro Waggon

- ◆ Betriebskosten

 - ⇒ keine verlässlichen Angaben

 - ⇒ Bonus oder Malus in Höhe von bis zu 50 %
des Trassenpreises

 - ⇒ wirtschaftliche Basis des Schienengüterverkehrs?



Sinn und Unsinn lärmbasierter Trassenpreissysteme

Mittelverwendung / Kompensation:

- ◆ Malus
⇒ Verwendung der Zusatzeinnahmen?
- ◆ Bonus
⇒ Kompensation der Mindereinnahmen?
- ◆ Weder Bonus noch Malus bieten einen Anreiz zur Lärmreduzierung für den Infrastrukturbetreiber!

