



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Berlin, 20. März 2017

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG) – Drucksache 11/11287

Sehr geehrte Damen und Herren,

für das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. möchte ich wie folgt Stellung zum Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Drs. 11/11287) nehmen.

Allgemeine Einschätzung

Die Ziele und Instrumente des Gesetzentwurfes der Bundesregierung werden von unserem Verband weiterhin ausdrücklich unterstützt. Ein durch sachgerechte Ausnahmen und Befreiungen sowie einen zielgerichteten Trassenpreis-Malus ergänztes weitgehendes Betriebsverbot sehen wir als zielführendes Instrument an, um die Durchsetzung leiser Bremstechnologien europaweit zu beschleunigen und Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Schienengüterverkehrsbranche zu verhindern. Das Gesetz sollte so bald als möglich beschlossen werden.

Wir unterstützen die Empfehlung des Bundesrates, die „vorgesehenen Ausnahmen vom Verbot auf das absolute Minimum zu beschränken und ergänzend deutlich höhere Trassenpreise für die ausnahmsweise erlaubten verlangsamten Züge mit lauten Wagen vorzusehen, um Einschränkungen der Transportkapazitäten auf den Hauptgüterstrecken zu vermeiden.“

Die Halbierung des Schienenlärms bis 2020 gegenüber dem Ausgangsjahr 2010 erfordert eine fast vollständige Ausrüstung des in Deutschland betriebenen inländischen wie europäischen Güterwagenbestandes mit leiser Bremstechnologie. Die Umrüstung bestehender Wagen ist sowohl mit Einmalkosten als auch erhöhtem Instandhaltungsaufwand verbunden, so dass unabhängig von den Lärmzielen auch im Interesse der Wagenhalter, die eine Umrüstung vorgenommen haben, eine Gleichbehandlung im Markt gewährleistet und umgekehrt Umweltdumping vermieden werden muss.

Ein – auch nationales – Betriebsverbot für laute Güterwagen ist nach unserer Auffassung nach einer längeren Übergangszeit, in der seitens Politik und Branche das Ziel einer deutlichen Lärmreduktion einvernehmlich verfolgt

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Michail Stahlhut, Ralph Schmitz
Geschäftsführer: Peter Westenberger
Vereinssitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

wurde, dann für den Zugang zur Netzinfrastruktur unter „angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen“ (Art. 10 der EU-Ril 2012/34/EU) unschädlich, wenn

- durch Ausnahmen und Befreiungen die Freizügigkeit grenzüberschreitender Verkehre mit zugelassenen Güterwagen gewährleistet ist,
- andererseits aber die solchen Verkehren auferlegten betrieblichen Beschränkungen zu einer bestimm- und vergleichbaren Lärmschutzwirkung wie der Einsatz leiser Technologie führen und
- zumutbare unternehmerische Handlungsmöglichkeiten zur Vermeidung negativer Folgen dieser betrieblichen Beschränkungen existieren.

Ausnahmen einer intensiven Bedarfsprüfung unterziehen.

- 1) Die o.g. Bedingungen wären auch erfüllt, wenn Anmeldungen von Zugfahrten mit lauten Güterwagen ab dem Inkrafttreten des Verbots nicht mehr zum Netzfahrplan möglich wären. Durch laute Güterwagen deutlich langsamer zu betreibende Güterzüge haben ausgesprochen negative Folgen für die Netzkapazitäten - und schädigen damit auch die EVU (und Wagenhalter), die bereits umgerüstet oder einen weitgehend neuen Wagenbestand im Einsatz haben. Erschwerend kommt hinzu, dass bei der Anmeldung lauter, langsamer Züge im Netzfahrplan bereits auf der planerischen Ebene Kapazität vernichtet wird, ohne dass bereits Klarheit über die Wagenzusammensetzung eines möglicherweise an einer großen Zahl von Verkehrstagen geplanten Zuges besteht. Schließlich ist nicht ausgeschlossen, dass die Signalwirkung des Gesetzes gegenüber Wagenhaltern mit Güterwagen ohne moderne Bremstechnologie durch die Ausnahmemöglichkeit vermindert wird, so dass Nachrüstung/Neubeschaffung unterbleiben bzw. verzögert werden.

Zur Gewährleistung des aus dem EU-Recht herzuleitenden freien Netzzugangs (Art. 10 der EU-Ril 2012/34/EU) reicht die Option aus, laute Züge im Gelegenheitsverkehr anmelden zu können. Diese Option sollte auch praxistauglicher sein, da laute Güterwagen am ehesten in gemischten Zügen zu erwarten wären und im Ergebnis des beabsichtigten Gesetzes überhaupt nur in geringem Umfang und nicht langfristig geplant in Zügen eingestellt sein sollten.

Die Ausführungen in § 7 Absatz 1 des Gesetzentwurfes sollten daher explizit auf die Beantragung von Trassen im Gelegenheitsverkehr gemäß § 56 des Eisenbahnregulierungsgesetzes beschränkt werden. Nach dem unveränderten Satz 1 des ersten Absatzes („Die Betreiber der Schienenwege dürfen nur solche Schienenwegkapazität zuweisen, bei der das Geschwindigkeitsprofil so konstruiert ist, dass der maximal zulässige Schallleistungspegel nicht überschritten wird.“) könnte der restliche Text des Absatzes 1 entfallen und der Text von Absatz 2 in wie folgt ergänzter Form anschließen: „Die Betreiber der Schienenwege dürfen bei Güterzügen mit lauten Güterwagen nur solche Schienenwegkapazität nach § 56 des Eisenbahnregulierungsgesetzes zuweisen und solche Nutzungen...“

Es sollte darüber hinaus erwogen werden, die Nutzung der beschriebenen Ausnahmemöglichkeiten zusätzlich durch einen **erhöhten Trassenpreis** noch unattraktiver und damit unwahrscheinlicher zu machen. Hierzu sollte eine Verpflichtung des Infrastrukturbetreibers in einem neuen Absatz des § 7 des Gesetzes aufgenommen werden, die Trassenentgelte in seinen Nutzungsbestimmungen entsprechend anzupassen.

- 2) Die in **§ 4 Satz 2** aufgeführten Ausnahmebestimmungen dürften **keine praktische Bedeutung** haben, da vermutlich keine entsprechenden Verkehrsbeziehungen existieren bzw. denkbar sind. Mit Blick auf den hohen vorlaufenden Aufwand und die unklare Zuständigkeit sollte ein Entfall dieser Ausnahme geprüft werden.

Befreiungen eng halten und präziser beschreiben

Eine Benennung von realen Anwendungsfällen der grundsätzlich ebenfalls eng zu fassenden **Befreiungen in § 5** ist an wenigen Stellen in der Begründung zur Vorschrift erforderlich. Fahrten auf Steilstrecken können derzeit nur mit Wagen mit Graugusssohlen durchgeführt werden, weil für die Einhaltung der Anforderungen keine technologischen Alternativen existieren. Die Regelung in § 5 Abs. 1, Pkt. 1 bietet grundsätzlich eine hinreichende Möglichkeit, eine mittelbar aus dem Betriebsverbot des Gesetzes resultierende Aufgabe dieser Fahrten vermeiden zu können. Hierfür sollten die Fahrten auf Steilstrecken explizit in der Begründung zu § 5 erwähnt werden, weil die Vorschrift nicht alleine auf Wagen mit kleineren Rädern begrenzt werden darf, wenn Interpretationsfehler in diesem Bereich sicher vermieden werden sollen. Ebenso sollte eine sinnvolle Befreiung für notwendige Fahrten lauter Güterwagen zur Verwertung und zu/von Werkstätten möglich sein. Beide Zwecke generieren nur wenige Fahrten, würden aber ohne Befreiung möglicherweise auf der Straße stattfinden.

Terminliche Harmonisierung mit EU und Schweiz auf den Weg bringen

Sowohl ein gemeinschaftsfreundliches legislatives Verhalten als auch die Minimierung der finanziellen und administrativen Belastungen der Schienengüterverkehrsbranche legen weiterhin eine terminliche Harmonisierung mit der Europäischen Union und der Schweiz nahe. Mit dem Beschluss des Gesetzes sollten der Bundesregierung daher Auftrag und Mandat zu Verhandlungen über eine Harmonisierung der Vorschriften mit der EU und der Schweiz gegeben werden.

In der Schweiz wurde 2014 mit der Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahn beschlossen, dass bereits ab 1. Januar 2020 auf dem Schweizer Schienennetz der Betrieb von lauten Güterwagen grundsätzlich untersagt ist, wobei die Option einer Verschiebung der Einführung um bis zu zwei Jahren enthalten ist. Die EU-Kommission hat die Absicht verkündet, mit Wirkung zum 1. Januar 2022 den Mitgliedsstaaten die Option eines Verbots von lauten Güterwagen unter bestimmten Bedingungen zu eröffnen.

Ein Verzicht auf die frühzeitige Harmonisierung könnte die Migration leiser Technologien in die Flotten bei gleichzeitiger Wahrung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs behindern. So könnte etwa bei Fahrten auf dem hoch frequentierten Corridor I Rhine-Alpine die Situation eintreten, dass zwischen Ende 2019 und Anfang 2022, also innerhalb von gut drei Jahren, in vier durchfahrenen Ländern die Bestimmungen uneinheitlich sind - und jeweils mindestens einmal verändert werden.

Weitere Vorschläge zu einzelnen Bestimmungen

Folgende weiteren Punkte sollten im Gesetzgebungsvorhaben überprüft werden:

- Entsprechend des obigen Vorschlages zur Begrenzung der Beantragung von Schienenwegekapaazität auf den Gelegenheitsverkehr sollten in § 8 Absatz 1 die Hinweise auf den Netzfahrplan gestrichen werden.
- Die Auskunftspflicht nach § 8 Abs. 2 Satz 1 ist nicht sinnvoll begrenzt und muss ggf. konkretisiert oder gestrichen werden.
- Eine sinnvolle Kontrolle des Verbots durch die zuständige Behörde erfolgt sicherlich nicht wie in § 10 Abs. 1 beschrieben, sondern muss im realen Zugbetrieb ansetzen. Ob die exakte Ausgestaltung des Kontrollkonzeptes im Gesetz erforderlich ist, sollte überprüft werden. In jedem Fall sollte die notwendige Kontrolle so weit als möglich (etwa durch Messstellen im Netz) automatisiert werden. Die Ergebnisse

sollten durch zusätzliche Nachkontrollen verifiziert werden. Unter Effizienzgesichtspunkten sollte ein Kontrollprogramm zunächst intensiv nach Inkrafttreten des Gesetzes ausgestaltet und dann an die vermutlich geringer werdende Menge von Verstößen angepasst werden. Die in der Begründung des Gesetzentwurfs auf Seite 20 aufgeführten zusätzlichen 13,5 Stellen beim Eisenbahn-Bundesamt für die Durchführung der angestrebten 12.000 nachträglichen Kontrollen (entspricht überschlägig gut vier kontrollierten Wagenlisten/Datensätzen je Werktag und Person) erscheinen uns deutlich zu hoch angesetzt, zumal der Aufwand mittelfristig auf Null sinken wird. Die Startphase kann sicherlich auch unter Inanspruchnahme von externen Dienstleistern bewältigt werden. Der guten Ordnung halber soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass der Kostenaufwand der Kontrollen nicht im vollen Umfang an die Betreiber der Infrastruktur und/oder die kontrollierten Eisenbahnverkehrsunternehmen weitergewälzt werden darf, weil es sich bei den vorgesehenen Maßnahmen um hoheitliche Aufgaben handelt, die nach dem Bundesgebührengesetz nicht wälzbar sind.

- Die Befugnis nach Absatz 2, das Zusammenspiel von Infrastrukturbetreiber und antragstellenden Zugangsberechtigten bis hin zur Zusammensetzung von Antragsunterlagen behördlich zu kontrollieren, ist nicht erforderlich. Sofern der Netzbetreiber keine entscheidungsfähigen Unterlagen erhält, kann er die Zuweisung von Trassenkapazitäten verweigern, dem Zugangsberechtigten steht in diesem Fall der Weg zur Regulierungsbehörde offen. Sinnvoll ist dagegen die ebenfalls in diesem Absatz geregelte Prüfung der korrekten Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes durch den Infrastrukturbetreiber bei der Zuweisung von Trassenkapazitäten.
- Die Pönalisierung von Verstößen ist sinnvoll. Die in § 11 vorgeschlagenen Maßnahmen sind jedoch ungeeignet, da sie alle Nutzer der Infrastruktur indirekt mit belasten würde. Bedeutsame Verstöße müssen und dürfen – ausschließlich - deren Verursacher belasten, z.B. finanziell durch Bußgelder (s. § 13), oder in sehr schwerwiegenden Fällen in die Überprüfung der Betriebserlaubnis eingehen.
- Die im deutschen Recht erstmals vorgesehene Androhung von Bußgeldern gegenüber Triebfahrzeugführern bei Missachtung von Fahrvorschriften in § 13 Abs. 1, Nr. 4 scheint uns nicht erforderlich zu sein und sollte daher gestrichen werden.

Die Stellungnahme des Bundesrates aufgreifend, empfehlen wir die Regelung der Berichterstattung/Evaluation in einem eigenen Paragraphen bzw. die Aufnahme einer jährlichen Berichterstattungspflicht zu Kontrollen und zur Umsetzung des Gesetzes durch das Eisenbahn- oder das Umweltbundesamt. Eine von der Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zustimmend angesprochene Berichterstattung ist in § 10 Abs. 1 und 2 des Gesetzentwurfes dennoch nicht vorgesehen. Die Berichterstattung könnte sachgerecht alternativ auch in § 9 geregelt werden.

Ein fester Zeitpunkt für die Überprüfung des Gesetzes sollte, nicht erst nach fünf Jahren sondern früher, etwa in der ersten Hälfte des Jahres 2019, ebenfalls fixiert werden.

Eine Befristung des gesamten Gesetzes ist vor dem Hintergrund eines nahezu vollständigen Verschwindens konventioneller Bremstechnologie eine prüfungswerte Option.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer