Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Oberste Landesbehörden für Verkehr und
Umwelt

Verbände und beteiligte Kreise zum
Schienenverkehrslärm
Nur per E-Mail gemäß Verteiler

Dr. Jens Klocksin
Leiter des Referats LA 18
Lärmschutz, Umweltschutz
und Forschungsangelegenheiten
im Eisenbahnbereich,
Deutschlandtakt,
übergreifende Aufgaben
im Schienenverkehr

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-4180
FAX +49 (0)30 18-300-807-4180

ref-la18@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Betreff: Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen

Bezug: Stellungnahmen in der Länder- und Verbändeanhörung

Aktenzeichen: LA 18.5181.19/3 // 2725918
Datum: Berlin, 06.01.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

herzlichen Dank für Ihre vielen – und ganz überwiegend positiven – Reaktionen auf den vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgelegten Gesetzentwurf.

Die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene gelingt nur, wenn für den Verkehrsträger Schiene und damit auch für Neu- und Ausbaustrecken die Akzeptanz in der Bevölkerung gewonnen werden kann. Das Schienenlärmschutzgesetz soll hierfür einen Beitrag leisten.

Die gestiegene öffentliche Wahrnehmung der vom Schienengüterverkehr ausgehenden Lärmemission sowie die steigenden Verkehrszahlen erfordern ein zügiges Handeln, um die Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner deutlich zu reduzieren. Ein dementsprechendes Signal ist auch an die EU-Kommission gerichtet. Eine wirksame EU-weite Regelung zum Verbot lauter Güterwagen würde das BMVI sehr begrüßen. Allerdings ist derzeit nicht erkennbar, ob und wie eine EU-weit geltende Regelung mittelfristig umgesetzt werden könnte.

Der angestoßene Prozess zur Reduktion des vom Schienenverkehr ausgehenden Lärms hat und wird von den Beteiligten operative und finanzielle Anstrengungen abverlangen. Deshalb hat das BMVI in 2012 ein Programm zur Förderung der investiven Mehrkosten der Umrüstung in Höhe von 152 Mio. Euro aufgelegt, deshalb wurde in 2016 das Projekt „Innovativer Güterwagen“ mit einem Volumen von 30 Mio. Euro eingerichtet, deshalb sollen ab 2017 besonders leise

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Wagen im Rahmen des Förderprogramms TSI Lärm+ mit bis zu 60 Mio. Euro unterstützt werden.

Das mit dem vorgelegten Gesetzentwurf verfolgte Ziel, den vom Schienengüterverkehr ausgehenden Lärm durch Lärmminderung an der Quelle zu reduzieren, wurde seitens der sich beteiligenden Bundesländer und Verbände einhellig unterstützt. Auch wurde von Verbandsseite die damit einhergehende Rechtssicherheit begrüßt, weil durch ein Schienenlärmschutzgesetz sichergestellt wird, dass die bereits erfolgten Umrüstungs- und Neubeschaffungsaktivitäten, die zu mehr Lärmschutz führen, sich auch wirtschaftlich rentieren und Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden. Der Gesetzentwurf ist die notwendige Konsequenz bisheriger Ankündigungen sowie des seit 2012 bestehenden lärmabhängigen Trassenpreissystems (laTPS). Ein Teil der mit den Stellungnahmen übermittelten Änderungs- und Ergänzungsvorschläge konnte in der anschließenden Überarbeitung berücksichtigt werden. Zu den eingegangenen Zuschriften nehme ich im Einzelnen wie folgt Stellung:

Zu § 1 Anwendungsbereich des Gesetzes

Vor allem von Seiten der Länder wurde thematisiert, dass die Einbeziehung der NE-Eisenbahninfrastruktur in den Anwendungsbereich des Gesetzes zu weitgehend sei. Zum Teil wurden auch konkrete Merkmale vorgeschlagen, bei deren Vorliegen Eisenbahninfrastrukturen generell aus dem Anwendungsbereich herausgenommen werden sollten.

Der in der Länder-und Verbändeanhörung vorgebrachte Einwand wurde dahingehend berücksichtigt, dass der Anwendungsbereich nach § 1 nunmehr die regelspurige öffentliche Eisenbahnstruktur einschließlich der Anschlussbahnen erfasst. Darüber hinaus wurde der Überwachungsaufwand von nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur in § 10 Absatz 3 durch Verringerung der Häufigkeit und der Beschränkung auf netzinterne Güterzüge reduziert. Eine Verengung des Anwendungsbereichs auf bundeseigene Schienenwege wurde mit Blick auf den verfassungsrechtlichen Gleichbehandlungsgrundsatz verworfen. Einer derartigen Beschränkung stünde zudem die Zielsetzung entgegen, auf allen Schienenwegen den vom Eisenbahnbetrieb ausgehenden Lärm zu reduzieren.

Zu § 2 Begriffsbestimmungen

Einige Stellungnahmen beurteilen die neu eingeführten Begriffe als nicht hinreichend definiert, schwer verständlich oder als nicht plausibel.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Nach erneuter Überprüfung der Definitionen unter Zugrundelegung der Änderungsvorschläge wurde im Rahmen der Ressortabstimmung aus juristischen und technischen Erwägungen an den bisherigen Formulierungen festgehalten.

Zu § 3 Verbot lauter Güterwagen

Verschiedentlich wurde vorgeschlagen, auf ein generelles Betriebsverbot mit Ausnahmen zu verzichten. Stattdessen sollte der Betrieb lauter Güterwagen durch eine größere Spreizung zwischen den Entgelten für leise und laute Güterwagen bzw. Güterzüge reguliert werden.

Die Gestaltung der Trassenentgelte liegt nicht in der Hand der Bundesregierung. Die Festlegung der Entgeltbestandteile und deren Höhe ist vielmehr Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Die Trassenentgelte können nur im Einvernehmen mit den zuständigen Regulierungsbehörden festgelegt werden. Bei der Ausgestaltung der Trassenentgeltsysteme sind unter anderem die Kriterien der Erlösneutralität umweltbezogener Entgeltbestandteile und der Markttragfähigkeit der Trassenentgelte zu berücksichtigen. Eine kurzfristige, sprunghafte Anhebung des Trassenpreises wäre für viele Marktteilnehmer wirtschaftlich nicht darstellbar.

Aus Sicht des BMVI ist der mit dem Gesetz beschrittene Weg geeignet, erforderlich und angemessen, um in EU-rechtskonformer Weise (unter Wahrung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs, Wahrung des Interoperabilitätsgrundsatzes, Berücksichtigung der Waren- und Dienstleistungsfreiheit) den gebotenen Lärmschutz an Schienenwegen herzustellen.

Zu § 4 Ausnahmen vom Verbot

Auch wurde die Sorge geäußert, dass es durch die als Ausnahme zugelassene Möglichkeit, nach der Güterzüge mit nicht umgerüsteten Güterwagen weiterhin bei deutlich reduzierter Geschwindigkeit auf den deutschen Schienenwegen fahren dürfen, zu Trassenverlusten und Behinderungen des Schienenpersonenverkehrs kommen könnte.

Die in den Stellungnahmen genannten Argumente wurden bereits während der Erarbeitung des Gesetzes intensiv diskutiert und abgewogen. Der Gesetzentwurf ist so angelegt, dass es die mit der Umrüstungsförderung bereits erreichte und zukünftig erwartete Verbesserung des Lärmschutzstandards absichert. Andererseits gewährt es in EU-konformer Weise weiterhin allen zugelassenen Güterwagen Zugang zur Schieneninfrastruktur, sofern die beim Fahren eines Zuges mit lauten Güterwagen entstehende Lärmemission nicht höher ist als die Lärmemission, die bei der Fahrt eines vergleichbaren Güterzuges mit

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

leisen Wagen entsteht.

Die Befürchtung, dass die Zulassung von Ausnahmen aus Gründen der EU-Rechtskonformität zum Blockieren von Trassen führt, teilt das BMVI nicht. Schon heute ist ein bedeutender Anteil der in Deutschland eingesetzten Güterwagen mit leiser Bremstechnik (Verbundstoff-Bremssohlen, Scheibenbremsen) ausgerüstet. Für über 160.000 Güterwagen liegen dem Eisenbahn-Bundesamt Anträge auf Förderung der Umrüstung von Grauguss- auf Verbundstoff-Bremssohlen vor. Auch in der Schweiz, deren uneingeschränktes Fahrverbot für Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen am 01.01.2020 in Kraft tritt, geht man davon aus, dass bis zu diesem Datum eine ausreichende Anzahl leiser Güterwagen zur Verfügung stehen wird (vgl. Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 30. 11.2012 [12.095]).

Während der Erarbeitung des Gesetzes wurden auch die negativen Konsequenzen einer Ausnahmeregelung mit Langsamfahrgebot eingehend erörtert. Allerdings stehen nach Auffassung des BMVI die negativen Effekte für die Akteure, wie übermäßig lange Beförderungszeiten unter Bindung von personellen, eisenbahnbetrieblichen und wirtschaftlichen Ressourcen, in einem nicht angemessenen Verhältnis zu den vergleichsweise geringen tatsächlichen Mehrkosten beim Einsatz von Verbundstoff-Bremssohlen. Zudem ist davon auszugehen, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre derzeitige Praxis der Erhebung von Entgeltaufschlägen für besonders langsame Zugfahrten und solche, die eine überdurchschnittlich hohe Streckenkapazität beanspruchen nicht ändern werden. Aus diesen Gründen erwartet das BMVI, dass bis 2020 eine Vollumrüstung erfolgt sein wird. Damit würden die unterstellten negativen Effekte der verminderten Streckenkapazität durch langsame Zugtrassen oder die Befürchtung, der Personenverkehr werde durch langsame Zugtrassen von Güterzügen beeinträchtigt, erst gar nicht zum Tragen kommen.

Es liegt zudem in der Verantwortung der befördernden Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit ihren Kunden Vereinbarungen zu treffen, die eine Einstellung von lauten Güterwagen in einen Zug ausschließt. Hierzu haben die betroffenen Unternehmen zum jetzigen Zeitpunkt noch vier Jahre Zeit.

Die in § 4 Nr. 2 vorgesehene Ausnahme von dem Langsamfahrgebot gilt für alle Streckenabschnitte, auf denen auch beim Betrieb lauter Güterzüge die Lärmimmissions-Außengrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung nicht überschritten werden. Auf die Unterscheidung zwischen Bestands- und Neubaustrecke kommt es daher nicht an.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Zu § 5 Befreiungen vom Verbot

In einigen Stellungnahmen wird angeregt, die Ausnahmen weiter zu fassen. So sollten zum Beispiel Schadwagen, Prototypen, im Steilstreckenbetrieb eingesetzte Güterwagen oder Zuführungen zu Werkstätten zum Zwecke der Umrüstung vom generellen Betriebsverbot ausgenommen werden.

Die Ausnahmen sind schon deswegen eng gefasst worden, weil der Zusammenhang zwischen der Anzahl der lauten Güterwagen und der im Betrieb entstehenden Lärmemission nicht linear, sondern logarithmisch verläuft. Bereits einzelne Wagen oder Güterzügen reduzieren die erreichbare Lärmminderung deutlich. Eine Ausweitung der Ausnahmen würde letztlich das mit diesem Gesetz verfolgte Ziel in der Wirkung deutlich einschränken.

Die in den Einsendungen vorgetragenen Argumente rechtfertigen nach Auffassung des BMVI keine weiteren Ausnahmen. Die geförderte Umrüstung bzw. Neubeschaffung ist bis Ende 2020 abgeschlossen. Bei Wagen, die auf Messen und Ausstellungen gezeigt werden sollen, sollte davon ausgegangen werden, dass diese die für die Inbetriebnahmegenehmigung einschlägigen Emissionswerte einhalten. Über Befreiungen entscheiden auf Antrag die zuständigen Behörden, die die Sachlage von Amts wegen zu ermitteln haben.

Vor dem Hintergrund der ständig fortschreitenden technischen Weiterentwicklung erscheint dem BMVI im Gegensatz zu einigen Anmerkungen eine jährliche Überprüfung und Verlängerung der Ausnahmebewilligung nicht unangemessen.

Zu § 6 Berechnung der Schallemission und Schallimmission

Kritik wurde an dem Verfahren zur Ermittlung der von einem Zug ausgehenden Schallemission und zur Ermittlung der Beurteilungspegel in Gebieten nach § 4 Absatz 2 des Gesetzes geübt. So wird das Verfahren zur Ermittlung des fiktiven Schallleistungspegels als nicht praktikabel bezeichnet. Zudem wurde darauf verwiesen, dass im Gesetzentwurf Begriffe unter Abweichung von den Festlegungen in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der DB Netz AG definiert sind.

Das Gesetz greift auf die eingeführten Verfahren zur Berechnung des vom Schienenverkehr ausgehenden Schalls zurück. Die Grundlage der Lärmberechnung ist in Anlage 2 (Schall 03) zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geregelt. Da hinsichtlich des Zielpegels auf den Emissionswert eines vergleichbaren Referenzzuges, hinsichtlich des Pegels für den lauten Zug auf einen ausschließlich mit lauten Güterwagen gebildeten Zuges abgestellt wird, reduziert sich der Auf-

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

wand für die Ermittlung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach § 4 Nr. 1 auf ein überschaubares Ausmaß und könnte daher im Ergebnis standardisiert ermittelt werden.

Die SNB sind ein privatrechtliches Regelwerk. Sie stellen Allgemeine Geschäftsbedingungen zwischen der DB Netz AG und den Nutzern der Eisenbahninfrastruktur dar, können aber nicht als maßgeblich für gesetzliche Definitionen aufgefasst werden.

Zu § 7 Pflichten der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten

In einigen Stellungnahmen wurden die Regelungen zur Anmeldung von Fahrplantrassen als schwer anwendbar bewertet. Es wurde vorgeschlagen, die Anmeldung langsamer Fahrplantrassen zum Netzfahrplan auszuschließen und diese lediglich als Ad-hoc-Fahrplantrassenanmeldung zuzulassen.

Mit den Regelungen zur Trassenanmeldung und -zuweisung soll erreicht werden, dass die EVU mit ihren Kunden Vereinbarungen treffen, die eine Einstellung und Beförderung lauter Güterwagen in einen Zug ausschließen. Bis zum operativen Wirksamwerden des Gesetzes am 13.12.2020 verbleibt ausreichend Zeit, die vertraglichen Beziehungen zwischen EVU und deren Kunden entsprechend anzupassen. Aus Gründen der EU-Rechtskonformität muss gewährleistet werden, eine Fahrplantrasse auch für eine langsame Zugfahrt anzumelden.

Eine abweichende Regelung könnte als Verstoß gegen das EU-Netzzugangsrecht interpretiert werden. Art. 10 der Richtlinie 2012/34/EU vom 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sieht grundsätzlich einen freien Zugang zu allen Fahrwegkapazitäten vor. Absatz 1 lautet: *„Eisenbahnunternehmen erhalten für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten.“* Das am 02.09.2016 in Kraft getretene Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich (Eisenbahnregulierungsgesetz) setzt diese Regelung in § 10 um.

Nach Auffassung der beteiligten Ressorts würde demnach eine Regelung, nach denen EVU mit lauten Güterwagen nur noch die Möglichkeit des Aussetzens von Güterwagen oder die Beantragung von Ad-hoc-Trassen verbliebe, gegen diese Regelung verstoßen. Eine nachrangige Behandlung lauter Güterzüge würde in Konflikt mit dem Erfordernis des EU-rechtlichen diskriminierungsfreien Netzzugangs für EVU geraten. Diskriminierungsfrei bedeutet, dass wesentlich gleiche Zugangsberechtigte ohne sachlichen Grund nicht unterschiedlich behandelt werden dürfen (Vgl. Stüer, DVBl 2015, S. 1502ff (1503f).

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Die Ausnahmen für Fälle, in denen im Rahmen der vorhandenen Trassenkapazität mittels einer langsamen, und damit vergleichsweise leisen Zugfahrt der Netzzugang auch für laute Güterwagen ermöglicht wird, sind daher mit Rücksicht auf die EU-Rechtskonformität (diskriminierungsfreier Netzzugang, Interoperabilität, Waren- und Dienstleistungsfreiheit) nach Auffassung der beteiligten Ressorts erforderlich.

Die Möglichkeit, laute Güterwagen auf einer Ad-hoc-Fahrplantrasse zu fahren, bleibt unbenommen.

Auf die Problematik, dass für die Zugangsberechtigten zum Zeitpunkt der Trassenanmeldung oftmals Unklarheit über die Zugbildung von lauten oder leisen Wagen besteht, wurde bereits in der Gesetzesbegründung eingegangen: „Bei Ungewissheit über die zum Einsatz kommenden Güterwagen haben Zugangsberechtigte Schienenwegekapazität zu beantragen, die es ermöglicht, auch mit lauten Güterwagen ohne Überschreiten der maximal zulässigen Schallemission die zugewiesene Schienenkapazität zu nutzen. Die Betreiber der Schieneninfrastruktur dürfen nur Zugtrassen zuweisen, die diese Bedingung erfüllen. Ausnahmen sind vorgesehen, wenn die lauten Güterwagen ausschließlich solche sind, für die eine Befreiung nach § 5 erteilt ist."

Zu § 8 Auskunftspflichten für Betreiber der Schienenwege und für Zugangsberechtigte

Kritik wurde am Verfahren zur Überwachung der Einhaltung des Gesetzes wie auch an den Regelungen zu den Mitwirkungspflichten der betroffenen Unternehmen geäußert. Auch die vermeintlich fehlende Regelungstiefe hinsichtlich der Art der Datenaufbereitung und -überlassung wurde thematisiert.

§ 8 regelt nach Auffassung von BMVI und BMJV unmissverständlich die Auskunftspflichten der Zugangsberechtigten.

In § 8 Absatz 3 ist festgelegt, dass die zuständige Behörde Art und Aufbereitung der Daten festlegen kann. Mit Blick auf die bestehende Praxis kann davon ausgegangen werden, dass diese Standards in enger Abstimmung mit den Betroffenen frühzeitig festgelegt und bekannt gemacht werden.

Zu § 10 Überwachung durch die zuständigen Behörden

Viele Hinweise und Anregungen betrafen die Regelungen zur Überwachung der Einhaltung dieses Gesetzes. Insbesondere der damit einhergehende Aufwand wurde genannt.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Den Anregungen wurde nun durch eine Änderung des Überwachungsumfangs für nichtbundeseigene Infrastruktur nach Auffassung des BMVI ausreichend Rechnung getragen. Das Überwachungsverfahren wurde mit Blick auf die Dokumentationspflichten im Schienenverkehr als nachträgliches Verfahren ohne Außenprüfung vorgesehen. Ob das vorgesehene Verfahren und die Überwachungsintensität geändert werden können, sollte nach Auswertung der ersten Erfahrungen geprüft und entschieden werden.

Kritisch bewertet wurden die Einbeziehung der nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur in die Regelungen dieses Gesetzes sowie der damit für die Bundesländer möglicherweise einhergehende Aufwand für die Überwachung der operativen Umsetzung. Auch seitens des Eisenbahnsektors wurde auf den zusätzlichen administrativen Aufwand hingewiesen.

Im Rahmen der Länder- und Verbändeanhörung wurde die Regelung angepasst und der Überwachungsaufwand von nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur in § 10 Absatz 3 durch Verringerung der Häufigkeit und der Beschränkung auf netzinterne Güterzüge reduziert.

Zu § 11 Maßnahmen bei Verstößen

Auch zu Art und Umfang von Maßnahmen im Zuwiderhandlungsfall gingen Stellungnahmen ein.

Nach Auffassung des BMVI ist der erstellte Katalog geboten und ausgewogen. So erscheint es unverhältnismäßig, gegenüber einem Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Fahrverbot über Tag- und Nachtzeit zu verhängen, wenn der Verstoß gegen das Gesetz so geringfügig ist, dass andere Maßnahmen nicht geboten sind. Auch die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe, wie z.B. der wiederholte Gesetzesverstoß, entspricht der gängigen Regelungspraxis und unterliegt der gerichtlichen Überprüfung. Einer Präzisierung bedarf es daher nicht.

Betriebsbeschränkende Anordnungen für einzelne Streckenabschnitte können erst bei wiederholten Verstößen durch mehr als einen Teilnehmer am Schienengüterverkehr getroffen werden. In diesen Fällen handelt es sich nicht um eine Sanktion gegen ein EVU, sondern um eine Maßnahme zur Gefahrenabwehr. Beeinträchtigungen, die durch angemessene Maßnahmen der Gefahrenabwehr ausgelöst werden, sind von den belasteten Unternehmen zu tragen, auch wenn sie selbst keinen Anlass zu dieser Maßnahme gesetzt haben. Maßnahmen zur Gefahrenabwehr tragen den Charakter einer „ultima ratio“ und kommen nur zum Einsatz, wenn andere Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg gebracht haben oder nach Einschätzung der handelnden Behörde keinen Erfolg versprechen.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Zu § 13 Bußgeldvorschriften

Einzelne Stellungnahmen fragen nach einer Begründung für die Höhe der Bußgelder. Zudem wurde die Einbeziehung der Triebfahrzeugführer als nicht notwendig erachtet.

Personenkreis und Höhe der im Gesetz getroffenen Bußgeldregelungen wurden im Einvernehmen mit den beteiligten Ressorts festgelegt. Der Bußgeldrahmen muss geeignet sein, die Adressaten des Gesetzes wirksam von Verstößen abzuhalten. In Anbetracht der derzeitigen Mehrkosten beim Betrieb leiser Güterwagen gegenüber den Betriebskosten eines Güterwagens mit Grauguss-Bremssohle erscheint der Bußgeldrahmen nicht unangemessen. Die maximale Höhe der Bußgelder bewegt sich im unteren Bereich des von der Rahmengesetzgebung eingeräumten Gestaltungsspielraums.

Die Einbeziehung der Triebfahrzeugführer in den Kreis der Personen, die bei Sanktionen mit einem Bußgeld belegt werden können, erscheint sachgerecht; der Stellung und Funktion der Triebfahrzeugführer bei der rechtswidrigen Verursachung von Schienengüterverkehrslärm ist durch die deutlich niedrigere Bußgeldandrohung Rechnung getragen worden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass auch nach Einschätzung vieler Bundesländer und Verbände der am 21.12.2016 vom Kabinett beschlossene und dann dem Bundesrat zur Stellungnahme zugeleitete Gesetzentwurf ein deutliches Signal an noch zögernde Eisenbahnunternehmen darstellen wird, jetzt die Entscheidung zur Umrüstung oder zum Austausch vorhandener lauter Güterwagen zu treffen. Vier Jahre nach der Ankündigung ordnungsrechtlicher Maßnahmen ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021 in den SNB für die Fahrplanperiode 2012/2013 wird nun die notwendige Planungssicherheit geschaffen, die vom Bahnsektor bereits seit längerem gefordert wurde.

Ich bedanke mich nochmals für Ihre Stellungnahmen und Ihre Unterstützung und freue mich, dass Bund, Länder und Verbände das gemeinsame Interesse an einem ebenso wirtschaftlich erfolgreichen wie leisen Schienengüterverkehr teilen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Jens Klocksin

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie