



Wortprotokoll der 103. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. März 2017, 15:30 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt 1

Seite 3

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG)

BT-Drucksache 18/11287

Schienenlärm

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter/in:

Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE.]

Zusammenfassung der Stellungnahmen **Seite 16**

A-Drs. 18(15)490-A-E

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lenkert, Ralph Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



Einzigiger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG)

BT-Drucksache 18/11287

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich eröffne die 103. Sitzung und begrüße Sie und alle Gäste auf der Empore herzlich zur heutigen öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz) auf der Drucksache 18/11287. Ich begrüße außerdem als Sachverständige: **Dirk Flege** von der Allianz pro Schiene, Herrn **Prof. Dr. Markus Hecht** von der Technischen Universität Berlin, Herrn **Dr. Martin Henke** vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Herrn **Jürgen Tuscher**, Verband der Güterwagenhalter in Deutschland und Herrn **Peter Westenberger** vom Netzwerk Europäischer Eisenbahnen – Ihnen allen ein herzliches Willkommen!

Wir bedanken uns für Ihre schriftlichen Stellungnahmen, die alle verteilt wurden und auch im Netz abgerufen werden können. Wir haben uns verständigt, dass wir die Anhörung ohne Eingangsstatements machen und sofort in die Frageunde gehen. Wir haben eineinhalb Stunden vorgesehen, weil die nächste Anhörung bereits um 17:00 Uhr stattfindet. Ich möchte noch darauf hinweisen, dass wir von dieser Anhörung ein Wortprotokoll erstellen, das öffentlich zugänglich sein wird. Wir beginnen mit der CDU/CSU Fraktion, dort beginnt Herr Kollege Donth, bitteschön.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Vorsitzender; meine Damen und Herren! Ich möchte mich zunächst bei unseren Sachverständigen herzlich bedanken, dass Sie gekommen sind und uns Ihre Stellungnahmen im Vorfeld zur Verfügung gestellt haben. Ich danke aber auch dem Haus für diesen Gesetzentwurf. Ich denke, wir haben damit eine gute Grundlage geschaffen, um unsere Zielsetzung, den Schienenlärm in Deutschland bis zum Jahr 2020 zu halbieren, umzusetzen.

In diesem Kontext geht meine erste Frage an Herr Dr. Henke: Halten Sie den Gesetzentwurf denn für geeignet, den Schienenlärm auf dem Deutschen Netz bis zum Jahr 2020 zu halbieren? Und gleich die zweite Frage, ebenfalls an Sie: Paragraph 5

Abs. 1 Nr. 1 sieht Befreiungen vom Verbot lauter Güterwagen vor, wenn nachgewiesen wird, dass es noch keine zugelassene Technologie zur Lärmreduzierung bestimmter Güterwagenarten gibt. Der Begründung kann man entnehmen, dass es vor allem um die Bauart von Wagen mit kleinen Rädern geht, bei der Verbundstoffbremssohlen noch nicht zugelassen sind. Nun hat man uns berichtet, dass es mit der Rübelandbahn im Harz eine Steilstrecke gibt, die derzeit nur mit Wagen mit Graugusssohlen befahren werden darf, das heißt, es gäbe gar keine Technologie, die bei diesem Gefälle eingesetzt werden dürfte. Gibt es denn nach Ihrem Wissen im deutschen Netz weitere solcher Strecken, die man nur mit Graugusssohlen befahren darf und wie könnte aus Ihrer Sicht eine gesetzliche Regelung oder Befreiung für solche Strecken gestaltet werden, ohne dass man gleichzeitig Missbrauchsmöglichkeiten eröffnet?

Vorsitzender: Herr Dr. Henke, bitteschön.

Dr. Martin Henke (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)): Vielen Dank Herr Vorsitzender. Wir befürworten das Gesetz ausdrücklich. Es entspricht auch der Forderung der Branche, dass man Ende 2020 mit den lauten Güterwagen Schluss machen sollte. Wir sehen das als eine Erfolgsvoraussetzung unserer Branche an. Die Öffentlichkeit erwartet, dass die Schienenlärmelastigung erheblich zurück geht und wir stehen voll dahinter. Wir sind dort, was die deutschen Wagenhalter angeht, auch auf einem guten Weg; insbesondere auch die privaten Halter vom VPI sind da gut unterwegs. Gleichzeitig gibt es auch eine Bewegung auf dem internationalen Markt in diese Richtung. Wir haben ja auch Nachbarländer wie die Schweiz, die da sogar vorausgeeilt sind. Wenn man sich im Übrigen heute einmal mit offenen Ohren an einen Bahndamm stellt, hört man, dass es erheblich ruhiger geworden ist. Es ist noch nicht das, was wir uns vorstellen, aber man beginnt es allmählich sozusagen mit den Sinnen wahrzunehmen, dass es ruhiger wird.

Was die Befreiungen angeht: Mit Paragraph 5 Abs. 1 Nr. 1 gibt es eine allgemeine Regelung im Gesetz, die nach unserer Ansicht auch bereits ausreichen würde. Allerdings gibt es in der Begründung die Besonderheit, dass dort nur ein Fall genannt wird, nämlich dass kleine Räder für eine Umrüstung nicht geeignet seien. Das ist aber nur ein Anwendungsfall. Ein anderes Beispiel ist die



Eignung für Steilstrecken; Sie haben zurecht ausgeführt, dass es in Deutschland eine ganze Reihe sehr steiler Strecken gibt, insbesondere die genannte Strecke im Harz, auf der große Mengen von Kalk und sonstigen Steinen transportiert werden. Dort werden Wagen eingesetzt, für die es derzeit noch keine zugelassene Technik für leise Bremsen gibt. Nun hat mir Herr Prof. Hecht glaubhaft versichert soeben, dass er an einer solchen Technik arbeitet. Die Tatsache, dass Herr Prof. Hecht daran arbeitet, heißt aber noch nicht, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) das genehmigt hat – dies kann noch etwas dauern, da haben Sie vollkommen recht. Deshalb sollten solche Wagen vorübergehend vom Verbot befreit werden, sonst könnte man dort nicht mehr Eisenbahn fahren und in einem Naturpark wie dem Harz wäre es sicherlich nicht im Sinne einer Gesamtbetrachtung des Umweltschutzes, wenn dann plötzlich Tausende LKW durch die Gegend fahren würden.

Es stimmt sicherlich, dass es ein vorübergehendes Thema ist, weil die Forschung dort Lösungen schaffen wird, denen irgendwann das Eisenbahn-Bundesamt zustimmen wird. Für die Übergangszeit müssten wir aber eine Regelung haben, die im Gesetz zum Ausdruck kommt. Denn wenn man den jetzigen Gesetzentwurf und die Begründung zusammen liest, scheint es nur um diese kleinen Räder zu gehen. Deshalb wäre es sicherlich sinnvoll, wenn man in dem Gesetzentwurf selber – die Begründung kann ja vom Parlament nicht angegangen werden –, wenn man in den Paragraphen 5 Abs. 1 Nr. 1 einfügte, dass die Vorschrift insbesondere für Bauarten mit kleinen Raddurchmessern und für Steilstreckenbetrieb gelte. Solche Regelbeispiele sind in Gesetzen relativ häufig und üblich. Dann hätte man eine allgemein verwendbare Regelung. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Dr. Henke. Jetzt kommt die Fraktion DIE LINKE., Frau Kollegin Leidig.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich möchte vorweg schicken, dass wir hier nach meiner Auffassung ein gutes Beispiel dafür haben, wie man vernünftig regulieren kann und wie tatsächlich auch Verbote zu einer sinnvollen Innovation führen können, die die Menschen schützt und die von der Branche auch befürwortet wird. Das finde ich bemerkenswert und man könnte sich das auch für andere Fälle merken.

Ich habe eine Frage an Peter Westenberger, die sich auf die Ausnahmen bezieht. Es wird ja Ausnahmen geben; wir haben eben schon über die steilen Strecken gesprochen. Es werden auch Fahrzeuge aus der Europäischen Union (EU) unterwegs sein, die nicht leise sind und Sie schlagen vor, dass diese nicht mehr im Jahresfahrplan unterwegs sein dürfen, sondern nur noch im Gelegenheitsverkehr angemeldet werden können, um deren Verlangsamung nicht zu Lasten der übrigen Güterverkehre gehen zu lassen. Ich möchte Sie gern nochmals konkreter fragen, was für eine Wirksamkeit Sie von dieser Maßnahme erwarten und wie diese im Verhältnis zu möglicherweise zu erhöhenden Trassenpreisen für laute Güterzüge stünde.

An Herrn Professor Hecht folgende Frage: Auch in der Stellungnahme von Herrn Westenberger gibt es den Vorschlag – den ich sehr, sehr sinnvoll finde! – dass der Lärm tatsächlich an den Messstellen gemessen wird und nicht lediglich über die Angaben in der Anmeldung theoretisch errechnet wird, weil de facto – das wissen wir alle, die wir mit Bürgerinnen und Bürger zu tun haben, die an solchen Strecken wohnen – eines der Hauptärgernisse darin liegt, dass die tatsächliche Lärmbelastung mit dem, was da irgendwie theoretisch errechnet wird, nicht übereinstimmt. Meine Frage an Sie lautet, ob das technisch machbar wäre und was das konkret in der Umsetzung bedeuten würde? Wie würden diese Daten aus den Messstellen weitergeleitet und wie könnte man daraus Konsequenzen ziehen?

Vorsitzender: Herr Westenberger, bitteschön.

Peter Westenberger (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)): Frau Leidig, meine Damen und Herren, ich will vorausschicken, dass wir sowohl das Ziel des Gesetzentwurfs teilen, einen Schlusstrich unter die Umrüstungsthematik zu setzen, als auch seine wesentlichen Instrumente. Ein wesentliches Instrument ist zunächst, dass grundsätzlich der Betrieb von lauten Güterwagen verboten werden soll, jedoch aufgrund unionsrechtlicher Gesichtspunkte Ausnahmen und Befreiungen davon zulässig sein sollen. Die wesentliche Ausnahme besteht darin, Züge, in denen laute Güterwagen enthalten sind, nur noch so langsam fahren zu lassen, dass sie nicht lauter als Züge sind, die nur aus leisen Güterwagen bestehen.



Sie haben einen weiteren Spezialfall angesprochen, den wir bei dieser Ausnahme kritisch sehen, obwohl wir diese ansonsten für sinnvoll, wenn auch für etwas kompliziert, halten: Das ist die Anmeldung dieser Züge zum Jahresfahrplan. Unser Alternativvorschlag ist, dass die Anmeldung von solchen Zügen nur im Gelegenheitsverkehr möglich sein soll. Ich glaube dass da potentiell ein sehr großer Unterschied besteht; deswegen haben wir auch in unserer Stellungnahme großen Wert auf dieses Thema gelegt. Wenn es möglich wäre, laute Züge im Jahresfahrplan anzumelden, dann würden Sie im Jahr 2020 ungefähr zu dieser Jahreszeit Züge für die Fahrplanperiode, die am Ende des Jahres anfinde, anmelden und den Netzbetreiber informieren, dass diese Züge langsam fahren müssten, weil möglicherweise laute Güterwagen in dem Zug enthalten sein würden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die diese Trassenanmeldung bei DB Netz machen müssen, wissen zu diesem Zeitpunkt in aller Regel nicht – vor allen Dingen bei gemischten Zügen –, welche Wagen in ihren Zügen enthalten sein werden und müssen sich deswegen wahrscheinlich in einer schwer zu bestimmenden, aber möglicherweise großen Zahl von Fällen darauf einstellen, dass Züge nur langsam fahren können. Das hätte dann unmittelbar innerhalb der Erstellung des Jahresfahrplans, wo alle Fahrplananmeldungen koordiniert werden, einen Verzehr von Kapazität zur Folge, weil langsame Züge nämlich dazu führen, dass nicht im üblichen Betriebsprogramm mit der üblichen Geschwindigkeit im Güterverkehr von 80 bis 100 Stundenkilometern hintereinanderher gefahren werden kann, sondern dass einige Züge vielleicht nur Tempo 30 fahren können. Dieser Kapazitätsverzehr würde nicht erst auf der Strecke stattfinden, sondern schon dabei wenn der Fahrplan aufgestellt würde. Das heißt, die Ausnahme würde laute Güterwagen nicht verhindern und die Gesamtkapazität der Strecken reduzieren.

Wir glauben, dass die europarechtliche Thematik auch bewältigt werden kann, wenn man die Anmeldung solcher Züge im Jahresfahrplan überhaupt nicht zulässt. Dazu müssten ein Teil des Paragraphen 7 gestrichen werden und Teile des Paragraphen 8 geändert werden, sodass die Anmeldung von lauten Zügen nur für den zweiten Teil des Schienenverkehrs, nämlich für den Gelegenheitsverkehr, der im Güterverkehr nicht so unüb-

lich ist, zuließe. Gelegenheitsverkehr, das bedeutet, dass sie zum Beispiel für den nächsten Tag einen Güterzug anmelden. Der Jahresfahrplan hat, vereinfacht gesagt, Priorität, das heißt, sie müssen sich hinten anstellen und dementsprechend ist der Gelegenheitsverkehr etwas unattraktiver, auch weil er in aller Regel zu längeren Fahrzeiten führt.

Wir haben zusätzlich vorgeschlagen, für solche Fahrten einen erhöhten Trassenpreis zu verlangen, weil praktisch ein Kapazitätsverzehr stattfindet. Das würde es noch etwas unattraktiver machen seine Wagen nicht umgerüstet zu lassen – und das ist ja die Signalwirkung, die der Gesetzesentwurf eigentlich in Richtung der Wagenhalter, vor allem auch außerhalb der deutschen Grenzen, senden will. Wir finden, dass dieses Signal so deutlich wie möglich ausfallen sollte. Obwohl ein ausnahmsloses Verbot am deutlichsten wäre, hat die Bundesregierung unserer Meinung nach Recht, dass die Freizügigkeit ein hohes Gut ist und dass der Zugang zum deutschen Schienennetz auch für ausländische Unternehmen jederzeit möglich sein muss. Wir glauben jedoch, dass mit der Anmeldung von lauten Zügen zum Gelegenheitsverkehr auch nach dem Jahr 2021, wenn wirklich alle europaweit begriffen haben, dass es ernst gemeint ist mit dem Schienenlärmsschutz, eine zumutbare Alternative bestünde und dann keine europarechtlichen Gefahren drohen würden.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Westenberger. Jetzt kommt der Herr Prof. Dr. Hecht.

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht (Technische Universität Berlin): Sehr geehrte Frau Leidig, die Frage nach dem Messen der Güterwagen: Ja, das ist sehr sinnvoll! Es gab eine Ausschreibung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über 17 Monitoringstationen; letzte Woche war der Abgabetermin. Diese 17 Monitoringstationen sollen etwa 90 % der deutschen Güterwagen erfassen und in der Ausschreibung wird die Möglichkeit verlangt, einzelne Fahrzeuge im Zugverband erkennen zu können. Die Anordnung der Mikrophone ist vorgegeben, um diese Einzelfahrzeugerkennung zu ermöglichen. Es musste angegeben werden, wie diese Möglichkeit ausgeführt werden soll; die soll dann später ausgelöst werden, aber das ist noch offen – das wäre also ziemlich wichtig. Es ist nicht einfach, diesen Lärm zu erkennen, aber es ist einfach, laute Wagen von lei-



sen zu unterscheiden. Es ist wesentlich schwieriger, in einem Zugverband mit lauten Wagen zu erkennen, wo leise Wagen sind, als in einem leisen Zugverband einzelne laute Wagen zu identifizieren. Das leuchtet sehr gut ein. Die Auswertungen sind heute auch so schnell, dass das möglich ist. Soweit ich informiert bin sind Strafzahlungen möglich; ich darf nur nicht beliebig Trassenentgelte festsetzen, die man nicht im Voraus kalkulieren kann, aber in Form einer Strafzahlung müsste das EU-rechtlich möglich sein.

Vorsitzender: Dankeschön Herr Prof. Dr. Hecht. Jetzt kommt die SPD-Fraktion, Frau Kollegin Sawade.

Abg. **Annette Sawade** (SPD): Ich glaube, es ist ganz wichtig, das wir jetzt in Deutschland vorangehen und nicht warten, bis wir eine einheitliche EU-Regelung haben. Wir haben immer dieses Problem; sie wissen auch, dass wir uns sehr lange darum bemüht haben, dass wir das ein bisschen schneller voran bekommen. Sie alle haben ja gesagt: Das Gesetz ist okay, es gibt aber im Detail noch Dinge zu ändern.

Ich habe zunächst eine Frage an Prof. Dr. Hecht. Sie sind ja gewissermaßen der Berechnungsspezialist und ich weiß, dass das Logarithmieren der Lärmwerte immer ganz schön schwierig ist. Vielleicht könnten Sie auch dem Publikum hier noch einmal erklären, was eigentlich passiert. Welche Folgen hat es für die Berechnung, wenn ich zum Beispiel einen Zug und eine laute Lokomotive habe und die geht dann gar nicht mit rein, oder das Gleis ist geschliffen – und so weiter. Monitoring ist gut und schön, aber die Berechnung brauchen wir ebenfalls. Vielleicht könnten Sie uns dazu einfach noch einmal ein bisschen aufklären.

Die zweite Frage geht an Herrn Tuscher. Herr Westenberger hat ja die Möglichkeit angesprochen, dass Wagenhalter bei der Anmeldung zu den Jahresplänen sicherheitshalber sagen könnten: Ich melde einen langsamen Zug an, einfach um der Strafe zu entgehen. Welche Folgen hätte das für Ihre Verbände, wenn es zu Kapazitätsproblemen käme und sie einfach langsam fahren müssten und dann möglicherweise eine sehr viel längere Zeit brauchten. Welche Erfahrungen haben Sie in dieser Hinsicht; könnten Sie das vielleicht

noch schildern?

Vorsitzender: Danke. Herr Prof. Dr. Hecht.

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht (Technische Universität Berlin): Vielen Dank, Frau Sawade. Ich habe in meiner kurzen schriftlichen Darstellung vor allem auf die logarithmische Addition Wert gelegt. Auf Seite 4 habe ich ein Beispiel mit unterschiedlichen Ausrüstungen von Fahrzeugen im Zugverband aufgeführt. Wenn 100 % der Wagen umgerüstet sind, dann sind 83 Dezibel natürlich immer vorhanden, wenn ich auf die Werte gemäß „TSI Lärm“¹ abhebe. Aber wenn nur jeder hundertste Wagen laut wäre, d.h. wenn nur 99 % ausgerüstet wären, dann stiege der Lärm um fast ein halbes Dezibel, während er bei der arithmetischen Mittelung nur um ein Viertel von diesem Wert zunähme. Wenn wir in dem schriftlichen Beispiel ganz nach unten in der Zeile gehen – heute haben wir den Zustand 50 % leise Wagen –, dann wird es rechnerisch um 3 Dezibel leiser. Es fehlen uns dann immer noch 7 Dezibel, die dann bei der Umrüstung der weiteren 50 % auftreten werden. An der Physik lässt sich nichts ändern; wenige laute Wagen beschädigen ganz stark den Nutzen von einzelnen leisen Wagen. Deshalb ist es wichtig, durchgehend alle Fahrzeuge leise zu haben, oder eben extrem langsam zu fahren, wenn die Wagen nicht leise sind. Ist das die Antwort auf Ihre Frage?

Abg. **Annette Sawade** (SPD): Ja, aber vielleicht noch kurz zur Wahrnehmung des Lärms: Die ist ja entscheidend. Berechnungen kann ich den Leuten ja viele nennen, aber die Wahrnehmung ist oft eine andere.

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht (Technische Universität Berlin): Man hört natürlich vieles. Es wird oft von einer Wahrnehmungsschwelle gesprochen; man sagt, die liegt irgendwo bei 3 Dezibel und darunter kann man nicht wahrnehmen, ob etwas lauter oder leiser ist. Man ganz eindeutig sagen: Das ist nicht relevant, weil die Belastungen natürlich auf jedes Zehntel Dezibel reagiert, außerdem haben wir den Unterschied zwischen Wahrnehmung und Benennung des Lärms und der tatsächlichen Belastung des Körpers. Wir dürfen uns also von dieser Wahrnehmungsschwelle nicht irritieren lassen; jedes Zehnteldezibel ist ganz wichtig.

¹ Anmerkung des Sekretariats: Verordnung (EU) Nr. 1304/2014.



Vorsitzender: Herr Tuscher, bitte.

Jürgen Tuscher (Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. (VPI)): Ganz konkret zu Ihrer Frage, Frau Sawade: Natürlich hat eine Geschwindigkeitsreduzierung einen erheblichen Kapazitätsverzehr zur Folge. Das bedeutet, dass bestimmte Transporte, die klar terminiert sind, häufig mit einem klar terminierten Endzeitpunkt – unter Umständen Halbzeug für Produktionsprozesse, das pünktlich zu Schichtbeginn um 6:00 Uhr bei einem Verloader am Endladeplatz sein muss –, jetzt nicht mehr termingerecht einlaufen können. Das würde unter Umständen einen erheblichen Abwanderungseffekt von der Schiene zur Straße bedeuten. Wenn wir die sowieso schon knappe Schienenkapazität vermindern würden, dann hätte das extreme Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs; deswegen sind die vorgetragenen Argumente absolut richtig.

Warum haben wir als Verband darauf nicht so starken Wert gelegt? Weil es für uns prioritär ist, sehr schnell dieses Gesetz zu bekommen. Ich war die letzten zwei Wochen in Frankreich und in Tschechien. Ich werde von den ausländischen Wagenhaltern häufig gefragt: Wann endlich habt ihr etwas Offizielles, nicht nur einen Koalitionsvertrag, sondern etwas, das durch das Gesetzgebungsverfahren gegangen ist und von dem wir sagen können: Das ist jetzt belastbar, das hat einen bindenden Charakter, das kann man seinen Aktionären zeigen. Dann kann man Geld in die Hand nehmen, um die Flotten umzustellen, sei es durch Neubeschaffung, sei es durch Umrüstung. Wir befürchten – es ist eine Befürchtung, die ich nicht belegen kann –, dass wenn wir dieses Gesetz nicht über die EU-rechtliche Hürde bringen, weil die Ausnahmetatbestände zu eng gefasst werden, dass wir dann nichts gewonnen haben, weil wir auf der einen Seite als deutschen Wagenhalter viel Geld in die Hand genommen haben, um leise zu werden, sich dieses Investment aber nicht auszahlt, weil nach wie vor Wagen aus dem Ausland kommen und die betroffenen Bürger nach wie vor laute Züge vor der Tür haben. Das ist aber eine Abwägung.

Vorsitzender: Vielen Dank. Wir kommen in die nächste Runde; zunächst Herr Kollege Gastel, BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Herren, schön dass Sie da sind. Uns ist das Thema Reduzierung des Schienenlärms wichtig, weil es zum einen um den Gesundheitsschutz derer geht, die entlang der Trassen wohnen, zum anderen um die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs, von dem wir gerne mehr und nicht weniger haben wollen, unter anderem aus Klimaschutzgründen. Das Ziel des Verbotes von Güterwagen mit den indirekt lärm erzeugenden Graugussbremsen steht im Koalitionsvertrag und ich finde es auch sehr gut, das möchte ich an dieser Stelle sagen, dass alle Akteure der Bahn dieses Ziel „Halbierung Schienenlärm bis 2020“ im Grundsatz unterstützen. Uneinigkeiten gibt es im Detail, aber nicht im Ziel und das ist ja schon einmal ganz wichtig. Die Bundesregierung wollte eigentlich schon längst den Gesetzentwurf vorgebracht haben, deswegen hatten wir einen Antrag eingebracht, dies jetzt umgehend zu tun, der dann im Dezember 2016 hier im Ausschuss von den Koalitionsfraktionen abgelehnt wurde. Jetzt liegt inzwischen der Gesetzentwurf vor und wir sind froh, dass wir ihn nun diskutieren können.

Gut ist, dass in diesem Gesetzentwurf klar steht, dass zum 13. Dezember 2020 das Fahren mit lauten Güterzügen verboten ist. Positiv ist auch, dass Züge selbst dann als laut gelten, wenn sich nur ein lauter Wagen in diesen Zug einreihet. Was wir als problematisch ansehen, sind einige Ausnahmen und Befreiungen, die das Ganze aufweichen und mit denen wir uns nicht mehr so sicher sind, ob das Ziel tatsächlich auch erreicht werden kann. Nachvollziehbar ist, dass es bauartbedingte Züge gibt, bei denen man andere Bremssysteme nicht vorschreiben kann. Was aber nicht nachvollziehbar ist – und das ist das größte Problem, das wir mit dem Gesetzentwurf haben –, ist die Idee der Bundesregierung das Tempo zu drosseln, um damit auch den unionsrechtlichen Vorgaben Genüge zu tun. Das kann es natürlich aus unserer Sicht nicht sein. Wir reden hier über Geschwindigkeiten von 20 bis 30 km/h, was sich erheblich nachteilig auf die Kapazität auswirken würde.

Ich habe jetzt zunächst eine Frage an Dirk Flege von der Allianz pro Schiene, und zwar genau zur Frage, was die Kapazitäten des Netzes und die Regelungen mit dem Tempolimit angeht. Ich möchte



von Ihnen gerne genauer erfahren, was da die Befürchtungen sind. Kann man abschätzen, in welchem Maß davon Gebrauch gemacht und wie das sich auf die Kapazität auswirken würde? Bitte erläutern Sie auch Ihren Vorschlag für ein alternatives Trassenverfahren, ein alternatives Verfahren zur Trassenanmeldung.

Die zweite Frage richtet sich an den Herrn Tuscher. Sie regen an, dass die Evaluierung des Gesetzes Ende 2019 statt nach Jahren erfolgen soll. Wenn Sie bitte genauer ausführen würden, weshalb Sie gegen die jetzige Formulierung Bedenken haben, wie Sie sich eine andere, genauere Formulierung vorstellen und welche Vorteilen Sie sich davon versprechen.

Vorsitzende: Dann Herr Flege als erstes, bitte.

Dirk Flege (Allianz pro Schiene): Sehr geehrter Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete. Gerne beantworte ich die Fragen des Herrn Gastel. Was würde ein Tempolimit für die Kapazität im Schienengüterverkehr bedeuten? Ich möchte wie meine Vorredner vorweg schicken, dass wir als Allianz pro Schiene, dem Deutschen Bundestag und auch der Bundesregierung dankbar sind, dass es diesen Gesetzentwurf gibt und dass es dieses Verbot Ende 2020 geben soll. Es ist überfällig! Wir haben uns als Allianz pro Schiene seit mehreren Jahren dafür eingesetzt – nicht nur aus den eben schon genannten Gründen, sondern auch, weil in der Allianz pro Schiene die Zivilgesellschaft, die Betroffenen, organisiert ist. Ich denke, die Menschen im Land erwarten wirklich verlässliche Fortschritte beim Thema Lärminderung im Schienenverkehr und dieses Gesetz bietet auf jeden Fall die Gewähr und Garantie, dass wir dieses Halbierungsziel erreichen können.

Der problematische Aspekt ist das Thema „Kapazität“ wegen der Geschwindigkeitsregelung. Wir als Allianz pro Schiene schätzen es nach vielen, vielen Gesprächen so ein, dass das einfach dem EU-Recht geschuldet ist. Wir alle würden uns ein klares Verbot ohne Ausnahmen als Idealfall wünschen. Wenn das aber EU-rechtlich nicht möglich ist, dann müssen wir da einige Einschränkungen in Kauf nehmen. Wieviel Prozent Kapazität tatsächlich vernichtet würde, durch Tempo 30 oder 40, das hängt von der Strecke ab, das hängt von der Geschwindigkeit ab; ich glaube, niemand kann das ernsthaft genau beziffern. Wenn wir ein-

mal die Rheintalstrecke nehmen, würde es dramatische Auswirkungen haben. Der Großteil des Schienengüterverkehrs geht ja über diese Trasse. Wenn da ein Zug oder mehrere Züge mit Tempo 30 fahren würden, könnten wir es gleich sein lassen; das ginge dann in Größenordnungen, wie sie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. (VPI) und der Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI) einmal in einem Gutachten ermittelt haben – dann hätten wir in einem hohen zweistelligen Prozentbereich Kapazität im Schienengüterverkehr vernichtet und damit könnte man jegliches Ziel einer Verlagerung aufgeben.

Eine Sache ist mir in dem Zusammenhang wichtig. Wenn wir über Tempolimits auf der Schiene sprechen, reden wir nicht nur über den Güterverkehr. Auch der Personenverkehr würde darunter leiden, das muss man bitte bedenken. Wenn ein Güterzug Tempo 30 fährt, kann auch kein ICE schneller fahren. Wir haben eben anders als im Straßenverkehr nicht überall problemlose Überholmöglichkeiten; auch die Regionalzüge können nicht ohne weiteres immer überholen. Das ist ein Problem des Schienenverkehrs in Gänze und damit sind wir auch bei Millionen Pendlern, also ein wirklich ernsthaftes Problem über das wir hier sprechen.

Abschließend das Thema „Wie gehen wir jetzt damit um?“. Ich habe hier eben gesagt wir müssen es EU-rechtlich offenbar akzeptieren, dass wir hier kein striktes Verbot bekommen. Wir sind genau wie das Netzwerk Europäische Eisenbahn der Auffassung, dass wir diese Tempolimits auf den Gelegenheitsverkehr beschränken sollten. Ich glaube, das ist ein Weg der den Schaden verkleinert. Ich glaube nicht, dass es hilfreich wäre, jetzt das Trassenpreissystem zu spreizen, wir haben ja eigentlich auch keine lauten Güterzüge mehr. Wenn wir das Tempolimit einführen gibt es nur noch leise Güterzüge. Es geht hier um das Thema Kapazität, deswegen geht es auch gar nicht in erster Linie um die Spreizung der Trassenpreise. Wir sind der Meinung, dass diejenigen, die dann bei den Gelegenheitsfahrplan meinen, noch mit langsamen Zügen fahren zu müssen, dass diejenigen einen ganz saftigen Aufschlag auf die Trassenpreise zahlen müssten, weil diese Fahrplanerstellung aufwendig ist, weil sie so viel Kapazität ver-



zehren, darum muss diese Zugfahrt so teuer werden, dass sie sich eigentlich gar nicht mehr rechnet.

Das ist sozusagen die Conclusio oder der Versuch, auf die Frage zu antworten, die Herr Gastel eben gestellt hat. Wie viele Züge sind es denn, über die wir reden, die dann noch mit Graugussklotzsole auf dem deutschen Schienennetz fahren? Das kann keiner ernsthaft beantworten. Da würden Sie jeden Sachverständigen überfordern. Die Bundesregierung selber hat in ihrem Gesetzentwurf von 20 Fahrten pro Tag gesprochen. Ich hoffe, die Schätzung ist gut hergeleitet. Ich wünsche mir, dass es auf jeden Fall eine kleinere Zahl als 20 ist, weil wir sonst genau in diese enormen Kapazitätsprobleme kommen. Mich macht optimistisch, wenn alle das gleiche wollen, und das können wir hier für die Sachverständigen sagen und so habe ich auch die Politik, sowohl das Parlament als auch die Regierung, verstanden. Wenn alle leisere Güterzüge und keine Kapazitätsvernichtung im nennenswerten Ausmaß beim Schienennetz wollen, dann muss es doch Verfahrensregeln geben, dass wir tatsächlich auch diese Zahl kleiner als 20 hinbekommen. Da bin ich relativ optimistisch und würde mich auch gar nicht zu sehr in juristischen Detailformulierungen verlieren wollen.

Vorsitzender: Dann kommt jetzt der Herr Tuscher.

Jürgen Tuscher (Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. (VPI)): Warum wir eine Evaluierung Ende 2019 vorgeschlagen haben: Das liegt an den Beantragungsfristen für die Fahrpläne. Wenn wir auf Basis der dann wohl existenten 17 Messstationen auswerten, wieviel Kilometer auf deutschen Streckennetz leise gefahren werden – wohl gemerkt: nicht die Anzahl der Wagen sondern Kilometer ist interessant! –, dann können wir eine Abschätzung vornehmen, was Ende 2019 bei uns eigentlich noch laut ist und damit im Endeffekt eine Art Wirkungsanalyse des Gesetzes.

Wie haben die ausländischen Wagenhalter darauf reagiert? Haben sie den Schuss gehört? Haben sie ihre Flotten umgestellt? Ist ihnen bewusst, dass sie mit einem lauten Wagen in Deutschland nicht mehr richtig verkehren werden können? Wenn ich das evaluiere und dann feststelle: Es hat nicht gewirkt – was ich nicht erwarte, aufgrund der Rückmeldungen die ich erhalte aus dem europäischen Wagenhalterkreis bekomme –, dann kann man

gegebenenfalls die allesamt richtigen Einlassungen zu der Administrierung der Ausnahmetatbestände, wie sie jetzt im Gesetzentwurf sind, nochmals angehen. Ich habe bloß die große Sorge – ich kann das nicht belegen –, dass wir dann die EU-rechtliche Hürde nicht nehmen würden und für mich ist es wichtig, dass wir jetzt ein Gesetz bekommen, was in Kraft treten kann, ohne große juristische Diskussionen, ein Gesetz, das die Wagenhalter in Europa dazu animiert, ihre Flotten umzustellen. Wir können nachschärfen und novellieren, wenn wir evaluiert haben werden, bevor die Fahrpläne beantragt werden. Das geht diesmal auch schneller, weil wir Messstationen haben; wir wissen ganz genau, wieviel Prozent auf dem deutschen Netz laut und wieviel Prozent leise gefahren wird.

Vorsitzender: Damit kommen wir in die nächste Runde. Herr Kollege Donth, bitte.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Noch eine Frage an Herrn Tuscher zu den Umrüstungen, die auch Ihre Verbandsmitglieder mit erheblichen finanziellen Anstrengungen, natürlich unter Bezuschussung der Bundesregierung, vorgenommen haben, damit der Güterwagenbestand jetzt schon deutlich leiser wird. Können Sie uns dazu vielleicht die aktuellen Zahlen bzw. Quoten nennen? Wir sind ja schon einige Zeit über den Jahreswechsel hinaus. Das interessiert auch insbesondere meinen Kollegen Willsch aus dem Rheingau, der heute hier sitzt.

Wie sehen Sie oder Ihre Mitglieder in dem Zusammenhang, wenn nach wie vor die Möglichkeit besteht, das nicht umgerüstete, also laute Güterwagen weiterhin fahren können, wenn auch geschwindigkeitsreduziert, diese aber nach wie vor billiger sind, weil es im Zweifel eben alte Kisten sind? Wie ist da die Meinung Ihres Verbandes? Die zweite Frage: Sie haben eingeführt, dass Sie auch viel mit ausländischen Partnern und Kollegen in Kontakt sind. Wir leben ja hier in Deutschland in einem Transitland; schon zum 1. Januar 2020 wird die Schweiz für laute Güterwagen schließen, die ja eine unserer wichtigsten Transitstrecken ist. Wie sehen sie die Chancen? Sie haben gesagt: Die warten auf das Gesetz, aber die Frage ist: Wird es nach Ihrer persönlichen Einschätzung dann auch zu einer Umrüstung führen? Wir haben ja jetzt schon ein paar Jahre hinter uns



und noch etliche Jahre vor uns, um unseren deutschen Bestand vollständig umzurüsten. Wenn jetzt das Ausland wartet bis das Gesetz in Kraft getreten ist und bis das Jahr 2020 kommt, hielten Sie es dann für realistisch, dass nur Wagen nach Deutschland kommen, die tatsächlich auch unserem gewünschten Standard im Interesse der Anwohner genügen?

Vorsitzende: Herr Tuscher, bitteschön.

Jürgen Tuscher (Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. (VPI)): Die VPI-Mitglieder haben 53,7 % ihrer in Deutschland verkehrenden Wagen umgerüstet per Ende oder neu beschafft, und zwar deutlich mehr neu beschafft; das sind über zwei Drittel die neu beschafft wurden und ein Drittel ist im Prinzip nur umgerüstet worden von diesen 53 %. So gesehen sind wir mit unseren Mitgliedsunternehmen voll im Zeitplan, um Ende 2020 die komplette, in Deutschland verkehrende Flotte leise zu haben. Wohlgermerkt: **Die Mitglieder des VPI beschaffen ungefähr zwei Drittel ihrer in Deutschland verkehrenden Wagen neu**; das liegt an dem Geschäftsmodell. Sie sind als Hauptgeschäft mit dem Wagenvermieten befasst. Das bedeutet, dass sie ihre leistungsfähigen, modernen Wagen dem Kunden, dem Verloader, der verladenden Industrie anbieten. So gesehen werden hier ganz andere Amortisationszeiträume und eben auch -erfordernisse aus der Kundschaft an uns herangetragen – einfach, weil das das Hauptgeschäft ist. Etliche dieser Investitionsentscheidungen für die Erneuerung des Wagenparks sind aufgrund der Lärmschutzproblematik vorgezogen worden. Das ist eine simple kaufmännische Rechnung. **Bevor ich einen alten Wagen umrüste, der noch eine geringe Restnutzungsdauer hat, beschaffe ich ihn eher neu.** Da gibt es einen sauberen Zeitplan, den wir in einer anonymen Umfrage bei unseren Mitgliedern evaluiert haben, und die drei Ergebnisse sind voll in der Linie. Das deckt sich mit dem, was hier in der Planung ist.

Ich war vor zwei Wochen mit einem großen französischen Wagenhalter, dem zweitgrößten privaten Halter in Europa, zusammen und wir haben dort genau dieses Thema diskutiert, auch vor dem Hintergrund dieses Gesetzgebungsverfahrens. Dieser Wagenhalter hat seine gesamte Flotte im Umrüstprogramm der Bundesregierung angemeldet, um Chancen zu wahren. Er hat qualifizierte Vorbescheide für seine Wagen erhalten bisher aber

noch nicht seine geplante Umrüstquote eingehalten, und zwar aus diesen genannten Gründen: weil man eben in Frankreich, wo der Staat noch eine ganz andere Rolle spielt, doch sehr stark darauf wartet, dass ein Gesetz vorliegt. Ich habe dort einen Terminplan gesehen; die werden das aufholen und Ende 2020 ihre in Deutschland verkehrenden Wagen leise haben.

Das gleiche habe ich letzte Woche in Tschechien in Prag gemacht mit einer ungleich geringeren Anzahl an betroffenen Wagen – wir reden bei dem französischen Wagenhalter von rund 45 000 Wagen insgesamt, davon verkehren nicht alle in Deutschland; in Tschechien ist die betroffene Menge geringer. Aber auch dort wartet man auf dieses Gesetz und wird dann auch umrüsten insbesondere, weil man auch in Tschechien langsam eine höhere Lärmsensibilität verspürt. Gerade auf der Hauptabfuhrstrecke durchs Elbtal; dieses läuft ja über Bad Schandau durchs Elbsandsteingebirge und dann auf der tschechischen Seite weiter an Prag vorbei. Ich bin also aufgrund der mir bekannten Rückmeldungen sehr davon überzeugt, dass wir, wenn wir das Gesetz haben, auch Ende 2020 weitgehend leise sein werden. Also wirklich in einem Prozentsatz der vernachlässigbar ist, sodass wir dann nicht in die Situation kommen, diese Ausnahmetatbestände, die wir jetzt im Gesetz haben, in erheblicheren Größenordnungen umsetzen zu müssen. Ja, einfach die ich eben davon Kenntnis habe.

Was ein Problem wird, das muss man offen einräumen, sind die Wagen aus Polen. In Polen herrscht eine andere Situation; dort sind die Radreifenwagen noch in Benutzung und wenn ich dort umrüste, muss ich im Endeffekt den Radsatz austauschen. Ich habe also eine ungleich höhere Kostenbelastung, **weil ich aufgrund thermischer Probleme diese Radreifen nicht auf Kompositsohlen umrüsten kann.** Aber auch dort laufen Gespräche, die dahin gehen, dass die neuen Wagen eben nach Deutschland verbracht werden und die mit Radreifen ausgestatteten Wagen im innerpolnischen Verkehr verbleiben. Aber da muss ich einräumen besteht ein gewisses Risiko, was ich jetzt noch nicht spezifizieren kann. Bei Frankreich, Tschechien und den Benelux-Staaten bin ich ziemlich sicher, dass sie die dreieinhalb Jahre, die ihnen nach Gesetz bleiben, mit Hochdruck nutzen werden.



Vorsitzender: Dann kommt die Kollegin Leidig.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich habe eine Frage, die ein bisschen über die gesetzlichen Regelungen hinausgeht, die jetzt vorliegen. Ich glaube, die wesentlichen Punkte sind dazu schon zur Sprache gekommen. Ich würde diese Frage gern an Dirk Flege richten, der mehr das große Ganze im Blick hat. Meine Frage ist, was über diese Regelung mit den Güterwagen hinaus nötig und sinnvoll wäre, um Lärmschutz insgesamt voranzubringen? Gerade Prof. Hecht hat viel entwickelt, was noch gemacht werden kann. Es würde mich interessieren, ob Sie dazu Vorstellungen haben, auch mit Blick auf die nächste Aufgabe, die sich eine kommende Bundesregierung vornehmen muss.

Vorsitzender: Dann bitte Herr Flege.

Dirk Flege (Allianz pro Schiene): Vielen Dank Frau Leidig. Ich glaube, Sie haben die richtige Reihenfolge gewählt, dass wir jetzt mit dem Verbot der lauten Güterwagen intelligenten Lärmschutz betreiben, indem wir den Lärm an der Quelle gar nicht erst entstehen lassen. Wir haben bislang beim Thema Schienenlärm sehr viel End-of-Pipe Umwelt- und Menschenschutz gemacht, indem wir Wände gebaut haben. Das ist keine sehr intelligente Art, die Menschen vor Schienenlärm zu schützen. Leise Bremssohlen, die sich auch auf das normale Fahrgeräusch auswirken und nicht nur beim Bremsen Unterschiede in der Lautstärke machen, sind sehr viel intelligenter, weil der Schienenlärm erst gar nicht entsteht. Wir haben auch lange diskutiert, was dem Thema Schienenlärm der erste große Hebel ist, an dem man ansetzt. Ich glaube, es war genau richtig, mit den Güterwagen anzufangen. Das Thema „Schienenlärm“ ist aber Ende 2020, wenn das Verbot greift, natürlich weiterhin aktuell. Wir sind der Auffassung, dass die Bundesregierung, die Bundespolitik, das Parlament als ersten Schritt sich neue Lärmschutzziele setzen sollten, weil das Halbierungsziel auch 2020 ausläuft. Der Schienengüterverkehr und vielleicht auch Teile des Schienenpersonenverkehrs werden dann weiterhin an einigen Stellen zu laut sein.

Wir werden sicherlich weiterhin auch mit Lärmschutzwänden an hoch belasteten Stellen arbeiten müssen. Auch wenn man jetzt intelligenten Lärmschutz betreiben will, indem man den Schienen-

lärm möglichst gar nicht erst entstehen lässt, wird es weiterhin die Notwendigkeit für Lärmschutzwände geben. Wenn man auf die Bereiche guckt, wo man Lärm reduzieren kann – das war ja Ihre Frage nach den Maßnahmen und Strategien – denke ich, müssen wir die Blickrichtung vom Güterwaggon hin zu den Lokomotiven lenken, zu den Triebfahrzeugen und zur Infrastruktur. Das sind die Bereiche, wo wir tatsächlich Schienenlärm reduzieren können. Ich denke auch, dass wir über verschärfte Grenzwerte bei den Lokomotiven nachdenken müssen. Das sind alles Dinge, die im Schritt 2, 3 und 4 kommen müssen. Niedrige Lärmschutzwände, Schienenstegdämpfer, was es da alles gibt. Die Technik ist da, die Instrumente sind da. Jetzt müssen sie sinnvoll nach einer breiteren Diskussion priorisiert werden. Das ist die Aufgabe, die in den nächsten Jahren ansteht. **Dies muss man vor 2020 vorbereiten.** Danke.

Vorsitzender: Jetzt kommt die SPD-Fraktion, Kollegin Sawade.

Abg. **Annette Sawade** (SPD): Ich habe eine Frage an beide Verbandsvertreter. Zum einen an Herrn Tuscher und die gleiche Frage an Herrn Henke. In dem Gesetz werden auch Sanktionen für die Lokführer formuliert. Wie sehen Sie das? Finden Sie das in der richtigen Größenordnung? Ist es in Ordnung, dass man die belastet oder sollten besser nur die Betreiber belastet werden? Herr Tuscher, Sie haben gesagt, bei Ihren Auslandsreisen hätten die Betreiber klar gesagt: wir rüsten um, wenn das Gesetz kommt. Das möchte ich nochmal bestätigt bekommen.

Vorsitzender: Dann fangen wir an mit Herrn Henke.

Dr. Martin Henke (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)): Wir stimmen dem Gesetzentwurf auch im Hinblick auf die Sanktionen zu. Ich denke, dass jeder, der in der Kette der Produktion betroffen ist, sich auch daran halten sollte, das Gesetz durchzuführen. Insofern ist eine Sanktionsbewehrung erforderlich. Aus unserer Sicht ist natürlich in erster Linie der Betreiber gefragt. Man sollte nicht bei einzelnen Personen, die in dem Produktionsprozess eher eine helfende Rolle spielen, den Schwerpunkt legen. Es ist vielmehr in erster Linie eine Sache der Betreiber. Das sage ich hier, weil ich auch durchaus Betreiber vertrete und die sind in der Lage, dort steuernd



einzugreifen. Insofern vollkommene Zustimmung.

Vorsitzender: Dann Herr Tuscher.

Jürgen Tuscher (Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. (VPI)): Ich sehe das auch so. Das bezieht sich auf den §13 (Aufzählung). Die ist wiederum rückgekoppelt zu dem Ausnahmetatbestand in § 7. Dort heißt es eigentlich: Die Zugangsberechtigten müssen dem Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeitsprofile vor Beginn der Fahrt zugänglich machen. Ich kenne keinen Lokführer, der diese Geschwindigkeitsprofile nicht einhält. Deswegen würde ich diese Regelung eigentlich ersatzlos streichen.

Vorsitzender: Danke Herr Tuscher, das haben wir im Protokoll notiert. Jetzt kommt für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Frau Kollegin Dr. Wilms.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Tuscher, Sie haben immer wieder darauf hingewiesen, dass Ihre ausländischen Partner auf einen Gesetzentwurf warten. Erst dann würden sie handeln. Ansonsten würde alles weitgehend bleiben, wie es ist. Die Deutschen hätten schon umgerüstet oder sind dabei. Wenn wir das jetzt tatsächlich so einführen und es passiert, dass sie doch nicht umrüsten, oder dass sie versuchen, irgendwie zu tricksen, sollten wir uns das jetzt mal angucken. Wir als Gesetzgeber sollten vor allem den Blick drauf haben: Was hat das für Auswirkungen für unsere Bürgerinnen und Bürger, für die Anwohner? Wenn ich das richtig verstanden habe: es kommt also ein angeblich lauter Zug mit Tempo 30 angetauscht. Der braucht mindestens 3-mal so lange, bis er durch die Ortschaft durch ist. Gäbe es nicht eine andere Variante, das zu erzwingen? Ich sage immer, ich bin für marktwirtschaftliche Prinzipien, das ist der sinnvollere Weg. Was sagt Ihr Verband und was sagen Ihre europäischen Mitstreiter dazu?

Herr Hecht, Sie sind unser Schienenfahrzeugpapst aus meiner Nachbarschaft in Charlottenburg. Diese kleinen Autotransportwägelchen fahren durch das gesamte Netz. Die haben diese kleinen Räder, die derzeit noch die Graugußbremsen brauchen. Was haben Sie hier für Lösungen in petto? Was können wir da machen? Die Rübelandbahn – im Harz irgendwo – fährt Kalk nach Salzgitter; das lässt sich sicherlich in irgendeiner Form lösen. Das sind eindeutig definierte Strecken. Aber Autotransportwagen fahren überall durch, die sind

auch im Rheintal. Und wenn im Rheintal so ein Autotransportzug mit Tempo 30 kommt, dann viel Spaß. 30 muss er ja nicht fahren, er darf ja noch die volle Geschwindigkeit fahren. Also haben wir den gleichen Salat wie bisher. Dann ist der Lärm nicht weg, dann stehen die senkrecht im Bett. Was haben wir da schnell für Lösungen greifbar?

Vorsitzender: Dann kommt erst Herr Tuscher und dann kommt „der Papst“.

Jürgen Tuscher (Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. (VPI)): Es war ja eine zweigeteilte Frage, Frau Wilms, herzlichen Dank. Wir haben hier in unserer Stellungnahme relativ breit unseren zusätzlichen Anreiz dargestellt, nämlich den Trassenpreis entsprechend zu verteuern. Ob es eine Erhöhung um 30 Prozent sein soll oder eine Verdoppelung, darüber kann man trefflich streiten. Jedenfalls muss der Trassenpreis so unattraktiv sein, dass im Prinzip klar ist: Wenn ein Wagenhalter einen lauten Wagen anbietet, hat der Mieter dieses lauten Wagens so hohe Transportkosten, dass er automatisch einen leisen Wagen nachfragt. Das ist der Effekt. Damit brauche ich eigentlich diese Trassenpreisspreizung gar nicht mehr umzusetzen, weil sie nicht wirksam wird. Wenn zum Beispiel ein Mineralölkonzern Kesselwagen anmietet und er zahlt nachher das Doppelte an Transportpreisen, oder das Doppelte an Trassenpreis für diesen Zug, mietet er diese lauten Wagen nicht. Das ist dieses Geschäftsmodell. Deswegen haben wir eigentlich von Anfang an gesagt: Lasst es uns über den Markt regeln. Machen wir laute Wagen so teuer, dass sie nicht vermietbar sind. Dann werden sie nicht nachgefragt. Und wenn jemand ein Produkt nicht mehr nachfragt, ist derjenige, der das Produkt anbietet, gezwungen, sein Produkt umzustellen, so dass es vermarktet wird. Dieser Mechanismus ist ganz simpel. Deswegen schlagen wir auch vor, dass wir additiv jetzt schon ganz deutlich machen, wie wir es übrigens schon in den Schienennetznutzungsbedingungen seit 2013 angekündigt haben, dass wir das nochmal verstärken. Aufgrund der Administration für laute Wagen – die wir ja dann haben –, wird der Trassenpreis in jedem Fall so teuer, dass es eigentlich gar nicht lohnt, einen Zug mit lauten Wagen überhaupt anzumelden. Du zahlst dich tot, du kannst dieses Produkt nicht marktfähig anbieten. Das ist eine ganz klare Geschichte.

Zu den kleinen Rädern. Wir haben jetzt einen Be-



stand von ca. 6.000 Autotransportwagen mit kleinen Rädern. Und auch dieser Wagenbestand wird in den nächsten Jahren natürlich reduziert werden. Jetzt hängt das mit den Abschreibungs- und Nutzungszeiten zusammen. Das Problem läuft aus, weil die neuen Wagen TSI-Lärm-konform sind und damit automatisch in die Kategorie „leise Wagen“ fallen. Die Wagen mit den kleinen Rädern hat man schon eine ganze Weile nicht mehr eingebaut, weil sie in der Tat betriebliche Nachteile haben.

Vorsitzender: Jetzt kommt der Herr Prof. Hecht.

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht (Technische Universität Berlin): Zunächst mal vielen Dank für die Blumen. Die neuen Wagen mit kleinen Rädern werden mit K-Sohle ausgestattet. Für die kleinen Räder gibt es die K-Sohle, es gibt nur keine LL-Sohle. Und deshalb – wie Herr Tuscher richtig gesagt hat – läuft das Problem aus, aber eben sehr langsam, vielleicht zu langsam. Die K-Sohle oder die Umrüstung auf Komposit-Bremssohlen (K-Sohlen) ist wesentlich teurer als die Umrüstung auf Low Noise–Low Friction-Sohlen (LL-Sohlen). Die Frage ist dann: Was ist wirtschaftlich tragbar? Es gibt natürlich die Technologie der K-Sohlenbremse, die auch an alten Wagen eingesetzt werden kann, aber zu einem wesentlich höheren Preis. Warum funktioniert es nicht, dass die Industrie LL-Sohlen entwickelt? Das liegt daran, dass der Umfang relativ klein ist und es ist ein schrumpfender Markt. Daher tut sich jemand ziemlich schwer, etwas zu investieren. Ich könnte mir vorstellen, dass über den Trassenpreisvorteil die Umrüstquote schneller erfolgt und dass diese Fahrzeuge ausgemustert werden. Autos sind ein sehr leichtes Ladegut, sehr stark Volumenbetont. Deshalb brauche ich Wagen mit kleinen Rädern, damit ich große Autos doppelstöckig transportieren kann. Insofern ist der Bedarf weiterhin gegeben. Aber wie gesagt, K-Sohle ist kein Problem, die ist verfügbar.

Vorsitzender: Danke Herr Prof. Hecht. Gibt es bei der Union noch Fragen? Der Kollege Holmeier.

Abg. **Karl Holmeier** (CDU/CSU): Eine ganz kurze Nachfrage und zwar an Herrn Prof. Hecht und an Herrn Dr. Henke. Gibt es weitere Möglichkeiten, den Schienenlärm zu reduzieren? Zum Beispiel durch häufigeres Schleifen der Schienen? Oder ist der Lärm auch abhängig vom Untergrund? Wenn

der Untergrund in Ordnung ist, ist dann der Lärm niedriger?

Vorsitzender: Danke. Dann bitte Herr Prof. Hecht.

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht (Technische Universität Berlin): Sie haben ein sehr wichtiges Stichwort genannt: Schleifen der Schienen. Da muss man antworten: es kommt darauf an. Es gibt heute zwei Arten von Schienenschleifen. Das eine ist das so genannte akustische Schleifen, wo raue, verriffelte Schienen glattgeschliffen werden. Das hilft auf jeden Fall bei der Lärmreduktion. Es gibt andererseits auch das so genannte Instandhaltungsschleifen, wo anfangende Rissbildung auf der Schiene entfernt wird. Das wird heute leider sehr grob gemacht. Das führt dann zu einem Summgeräusch. Das kennen Sie nicht nur als Anwohner, sondern auch, wenn Sie im Zug mitfahren. Dort ist dann die Schiene sehr rau geschliffen. Die Störwirkung nimmt aus zwei Gründen noch zu: Zum einen schleift man immer häufiger und zum anderen wird durch die leisen Güterwagenräder dieser Lärm nicht mehr überdeckt. Also muss man differenzieren: Es gibt Schleifen, das hilft und Schleifen, das den Lärm vergrößert. Natürlich muss dieses lärmvergrößernde Schleifen eigentlich in Zukunft nicht mehr praktiziert werden, sondern man muss einen Glättungsprozess nachschieben. In der Schweiz ist das gesetzlich geregelt. Ich glaube, das wird bei uns das nächste Thema sein, um das man sich kümmern muss. Die Bedeutung nimmt zu, weil die Güterwagen leiser werden. Deshalb ist es wichtiger denn je. Es wird in naher Zukunft ein größeres Problem werden, als es aktuell schon ist.

Dr. Martin Henke (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)): Aus meiner Sicht sind die Möglichkeiten mit dem, was in diesem Gesetz angesprochen worden ist, noch nicht endgültig erschöpft. Man kann in der Tat an anderen Stellen ansetzen, beispielsweise bei den Resonanzen der Wagen. Ein Beispiel: Ein leerer Tankgüterwagen kann durchaus durch seine Resonanzen – das ist praktisch wie bei Musikinstrumenten mit großen Volumen – etwas machen. Da sind teilweise relativ komplexe Zusammenhänge durch Überlagerung von verschiedenen Frequenzen zu beachten. Da kann auch die Wissenschaft vielleicht noch in die Forschung hereingehen, um uns zu helfen. Wie gesagt, ist das kein triviales Thema. Weiter gibt es das Thema „Zug- und Stoß-Einrichtungen“.



Puffer beispielsweise, die aufeinander prallen, sind auch – weniger bei Streckenfahrten als beim Rangieren – ein großes Problem, weshalb an den großen Rangieranlagen auch Proteste auftreten. Eine Ideallösung wäre natürlich, wenn wir mit der automatischen Kupplung weiterkämen. Dazu brauchen wir einen europäischen Plan. Das sind nur zwei Aspekte. Bei der Infrastruktur ist man verstärkt dabei, weitere Potenziale zu heben. All das gehört zu dem, was man sich in der nächsten Legislaturperiode verstärkt vornehmen muss. Wie gesagt, ich gehe davon aus, dass wir weitere Potenziale in den nächsten Jahren heben können.

Vorsitzender: Danke. Ich frage die Fraktion DIE LINKE., gibt es noch Fragen? Das ist nicht der Fall. Die SPD-Fraktion? Frau Kollegin Sawade.

Abg. **Annette Sawade** (SPD): An Herrn Prof. Hecht noch eine Frage: Es geht um das stationäre Monitoring. Kann man diese Sachen auch benutzen, um zum Beispiel Zustandsmessungen von dem Rad, von dem Wagen, zu machen? Auf der Innostrans haben wir die Sachen gesehen, die die DB dort vorführt, wie man im Rahmen der Digitalisierung noch ein mehr Informationen bekommt, um dann vielleicht so einen Wagen auch schneller in die Reparatur zu bringen.

An Herrn Flege habe ich noch die Frage: Wie detailliert hätten Sie denn gerne die Ausnahmen formuliert?

Vorsitzender: Herr Prof. Hecht.

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht (Technische Universität Berlin): Die Monitoringstationen haben wirklich viel Nutzen. Wir haben bei der Akustik sehr viel engere Grenzen als bei der Sicherheit. Bei der Flachstelle, die Sie angesprochen haben, sind 6 cm lange Flachstellen sicherheitsrelevant, weil sie zu Lagerschäden führen können und auch die Schiene zu stark beanspruchen. Aber akustisch sind schon 2 cm lange Flachstellen eigentlich nicht mehr akzeptabel. So gibt es ganz viele Beispiele, zum Beispiel an Weichen, wo man früher eingreifen sollte, um ungünstigen Lärm zu vermeiden. Die Monitoringstationen können auch die Lärmkarten überwachen. Man muss heute die Lärmkarten so lesen: überall, wo es bunt ist, ist es unerträglich. Da war die Frage vorhin: Ab wann stört es? Das sind heute 55 Dezibel-Pegel, gemittelt über den ganzen Tag. Natürlich gibt es Leute die stärker gestört werden. Aber man sagt, 55 De-

zibel müssen akzeptiert werden. Wir haben heute an Bahnlinien oftmals über 80 Dezibel. Über die Monitoringstationen kann ich auch die Lärmkarten überprüfen. **Die Lärmkarten haben heute eine Genauigkeit in der Größenordnung von 10 Dezibel.** Das ist relativ ungenau. Auch da kann man mit den Monitoringstationen überprüfen, ob man genauere Berechnungsmethoden für die Lärmkarten braucht. Es gibt also diverse Anwendungen.

Vorsitzender: Herr Flege, bitte.

Dirk Flege (Allianz pro Schiene): Die Ausnahmen sind im Paragraph 5 geregelt. Ich denke, der Gesetzestext kann so bleiben, wie er im Entwurf ist. Die kleinen Räder, die Wagen mit den besonders kleinen Rädern, sind eben erwähnt worden. Die sind in der Gesetzesbegründung als Beispiel genannt. Wir von der Allianz pro Schiene sind der Auffassung, dass es gut wäre, in der Gesetzesbegründung zusätzlich noch die Steilstrecken zu nennen. Da sind wir bei der Rübelandbahn, die wir vorhin auch schon erwähnt hatten.

Vorsitzender: Dankeschön. Frau Kollegin Wilms noch.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte nochmal an Herrn Hecht eine Frage stellen. Die Aussage mit den kleinen Rädern hat mich gefreut. Wenn ich die richtig interpretiere, gibt es eine zugelassene Technologie, mit denen Güterwagen mit kleinen Rädern keine lauten Güterwagen mehr wären. Das bedeutet im Umkehrschluss: Die Befreiung vom Verbot ist nicht möglich, weil es eine Technologie gibt. Das ist umrüstbar auf K-Sohle, nicht auf LL-Sohle. So wie das formuliert ist, gibt es eine Technologie, mit der ich das machen kann. Das bedeutet im Klartext, für diese ganzen Autotransportwagen würde diese Befreiung nicht ziehen. Sehe ich das richtig? Ansonsten müsste es ja gar nichts geben, mit dem ich umrüsten könnte. K-Sohle, beim besten Willen, ist ja umrüstbar. Ich baue nicht nur die Sohle aus, sondern ich muss dann noch die Sohle plus Bremsgestänge etwas verändern, weil ich eine andere Ansteuerung brauche. Über die Kosten reden wir jetzt nicht.

Dann will ich an Herrn Henke eine Frage stellen. Wenn wir das wirklich so bekommen, wie dieser Gesetzentwurf uns signalisiert, und wir diese 30-Km/h-Lösung haben: Können Sie dann nicht Ihren Verband, zumindest den Teil Güterwagenbetrieb,



komplett einstellen, weil dann sowieso im Güterwagensektor nichts mehr läuft? Was sind für Auswirkungen für den Güterverkehr überhaupt zu erwarten? Führen wir den noch durch?

Vorsitzender: Das sagt uns Herr Henke gleich. Aber vorher kommen wir zu Prof. Hecht.

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht (Technische Universität Berlin): Es ist in diesem Gesetz in der Begründung häufig auf die Kosten abgehoben worden. Natürlich ist eine Umrüstung auf K-Sohlen wesentlich teurer als ein Einbau von LL-Sohlen. „Verhältnismäßigkeit“ steht an verschiedenen Stellen; nicht im Text, sondern in der Begründung. Für K-Sohlen müssen Sie den Bremszylinder ändern, am Steuerventil in der Regel etwas machen, das Bremsgestänge ändern. Es ist schon ein ganz wesentlicher Umbau, der erforderlich ist. Aber die Technologie ist da. Es ist auch denkbar, Trommelbremsen zu verwenden. Es ist denkbar, Scheibenbremsen zu verwenden, weil diese Wagen sehr, sehr laut sind. Das sind alles Techniken, die sehr teuer sind.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber die sind zugelassen, Herr Hecht?

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht (Technische Universität Berlin): Zugelassen sind sie ohne Zweifel, ja.

Vorsitzender: Dankeschön. Dann kommt jetzt Herr Dr. Henke.

Dr. Martin Henke (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)): Sie haben vollkommen recht, dass 30-Kilometer-Trassen durch Deutschland enorm schädlich wären. Die Kollegen haben schon einiges dazu ausgeführt. Nun wird immer dagegen eingewandt, dass niemand ein Interesse daran hätte, so viel Kapital, wie durch Loks und Wagen gebunden wird, mit 30 Km/h durch die Bundesrepublik zu fahren. Allerdings gibt es sehr wohl solche Probleme, insbesondere beim ein- und ausbrechenden Verkehr. Ein ganz praktisches Beispiel ist von Rotterdam ins Rheinland. Im Moment wird die Betuwe-Linie auf deutscher Seite ausgebaut, also werden viele Züge über Venlo umgeleitet. Die Strecke von Venlo in Richtung Mönchengladbach ist eingleisig. Sie soll irgendwann zweigleisig ausgebaut werden. Wenn ein Zug mit 30 Km/h über mehr als 10 Kilometer eingleisige Strecke fährt, dann ist dort die Strecke dicht, um

es mal klar auszudrücken. Es würde auch bedeuten, dass beim Personenverkehr ein Takt ausfallen müsste. Derzeit ist geplant, 2 Takte pro Stunde durchzuführen. Das geht dann natürlich schon aus physikalischen Gründen nicht mehr. Insofern hätten wir uns einen Kapazitätsfresser par excellence herangeholt. Deshalb kann ich nur unterstreichen: Man muss, ganz egal mit welchen Mitteln – ob durch höhere Preise, oder beispielsweise durch die von Herrn Flege angesprochene „Bearbeitungsgebühr“ für diese enorme Arbeit, eine solche Trasse sich als Netzbetreiber zu erarbeiten (das wäre wahrscheinlich das Mittel, was am europarechtskonformsten wäre) oder durch sonstige ordnungsrechtliche Maßnahmen – verhindern, dass es zur realen Bestellung solcher Trassen kommt. Wir sind hier auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen durchaus bereit, noch restriktiver auf das Lärmschutzgebot zu achten. Ich weiß, dass es tatsächlich erhebliche europarechtliche Probleme gibt. Aber an anderer Stelle ist es ja auch schon passiert, dass man in der Verkehrspolitik in der EU einen gewissen Vorreiterstatus eingenommen hat. Zum Thema Vertragsverletzungsverfahren: hier werden in der EU selber Überlegungen angestellt. Hierzu gibt es auch einen Termin nächsten Monat in Brüssel mit der Kommissarin Bulc. Ich bin der festen Überzeugung, dass in der EU im Endeffekt ein solches Verfahren niedergeschlagen würde, weil mittlerweile die anderen bereits auf diesen Zug aufgesprungen wären. Vielen Dank.

Vorsitzender: Wir danken auch. Wir sind durch. Vielen Dank allen Sachverständigen. Es fließt bestimmt einiges mit ein in die weitere Gesetzgebung. Kommen Sie gut nach Hause.

Die Sitzung ist geschlossen. Ich darf darauf hinweisen, dass wir um 17.00 Uhr die nächste öffentliche Anhörung haben, zum Thema „Carsharing“. In 12 Minuten geht es weiter.

Schluss der Sitzung: 16.48 Uhr

Martin Burkert, MdB
Vorsitzender



Zusammenfassung der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 22. März 2017,
Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen
(Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG)
Drucksache 18/11287

A-Drs. 18(15)490-A Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht Technische Universität Berlin	Seite 1
A-Drs. 18(15)490-B Peter Westenberger Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)	Seite 7
A-Drs. 18(15)490-C Dirk Flege Allianz pro Schiene	Seite 11
A-Drs. 18(15)490-D Jürgen Tuscher Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. (VPI)	Seite 14
A-Drs. 18(15)490-E Dr. Martin Henke Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)	Seite 19



Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz- SchlärmschG)

**Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht
TU - Berlin / FG Schienenfahrzeuge
Salzufer 17-19 / Sekr. SG 14, D-10587 Berlin**

**www.schieneffzg.tu-berlin.de
markus.hecht@tu-berlin.de**



**Problem: einzelne laute Güterwagen
Beeinflussen den Gesamtlärm erheblich.**

**Grund: logarithmische , nicht arithmetische
Addition der einzelnen Lärmquellen**



logarithmische Addition von Einzelquellen L_i

$$L_{\text{ges}} = 10 \log \sum_i 10^{0,1L_i}$$

bedeutet:

Laut und laut ist laut

Laut und leise bleibt laut

nur leise und leise ergibt leise



Szenarien Anteil leiser Fahrzeuge

Lärm Güterwagen sei 83 dB(A) entsprechend TSI Noise
Lärm lauter Güterwagen (GG) sei 93 dB(A)

Anteil leiser Fahrzeuge

(falsche, arithmetische

Fahrzeuge

Laeq

Mittelung, nur informell)

100 %

83 dB(A)

83

99 %

83,4 dB(A)

83,1

95 %

84,6 dB(A)

83,5

90 %

85,8 dB(A)

84

80 %

87,5 dB(A)

85

50%

90 dB(A)

88



**Fazit: sehr wenige laute Fahrzeuge
vergrößern die Lärmmenge erheblich.
Folge daraus: es sollte extrem wenige
Ausnahmen für laute Fahrzeuge geben,
am besten gar keine**



Problem: für kleine Räder sind LL-Sohlen nicht verfügbar

Kleine Räder werden vor allem an Autotransportern verwendet

Alternativ zu LL-Sohlen könnte der Umbau auf K-Sohle (wie bei neuen Autotransportern) oder Scheibenbremse oder Trommelbremse erfolgen, die jedoch jeweils teurer als LL-Sohle sind

Autotransporter treten lokal sehr begrenzt und dort dann sehr zahlreich auf, z.B. Bremen, und erhöhen deshalb dort massiv den Lärm

Frage: ist das zumutbar für die Anwohner oder die Wagenhalter oder nicht?

Deutscher Bundestag**Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur****Ausschussdrucksache****18(15)490-B****Stellungnahme zur 103. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 22.03.2017**

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

Vereinsitz: 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



Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 22. März 2017 zum Entwurf eines Gesetzes zum Verbot lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz)

Die Allianz pro Schiene dankt dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Möglichkeit, in einer Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zum Verbot lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz) Stellung zu nehmen.

I. Grundsätzliche Einschätzung aus Sicht der Allianz pro Schiene

Die Allianz pro Schiene e.V. begrüßt ausdrücklich die Absicht des Bundes, den Betrieb lauter Güterwagen in Deutschland mit Beginn des Netzfahrplans 2020/21 zu verbieten. Die Allianz pro Schiene hat sich bereits Anfang 2015 für ein Einsatzverbot lauter Güterwagen ab Ende 2020 ausgesprochen.

Es ist das Ziel der Bundesregierung, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren. Dieses Ziel wird von den Akteuren des Schienenverkehrssektors in Deutschland unterstützt. Wesentliches Element für die Erreichung des Halbierungsziels ist die Lärmvermeidung an der Quelle durch Reduzierung der Rollgeräusche des Güterwagenparks. Die deutschen Wagenhalter haben sich zur vollständigen Lärmsanierung des eigenen Güterwagenparks (durch Umrüstung oder Neubeschaffung) bis zum Fahrplanwechsel 2020/2021 bekannt. Dabei fördert der Bund bis zu diesem Zeitpunkt die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf eine zugelassene lärm mindernde Technik anteilig. Der Bund hat zudem angekündigt, eine Innovationsprämie für leise Güterwagen einzuführen. Damit will die Bundesregierung künftig auch Investitionen in die Neubeschaffung leiser Güterwagen unterstützen, wenn im Gegenzug alte laute Güterwagen aus dem Verkehr gezogen werden.

Es ist folgerichtig, ab dem Auslaufen des Förderprogramms zur Umrüstung auf lärm mindernde Technik den weiteren Einsatz lauter Wagen auf dem deutschen Schienennetz zu untersagen. Durch das Einsatzverbot für laute Wagen wird erreicht, dass die lärm mindernde Wirkung der ergriffenen Maßnahmen vollständig zum Tragen kommt und nicht durch einzelne, weiterhin laute Fahrzeuge geschmälert wird. Zugleich entsteht Investitionssicherheit für die Wagenhalter, die in die Lärmsanierung ihres Wagenparks investieren.

Die Allianz pro Schiene begrüßt ebenfalls, dass eine gesetzliche Regelung für das Einsatzverbot lauter Güterwagen ab Ende 2020 bereits jetzt getroffen werden soll und plädiert für eine Verabschiedung des Gesetzes noch in dieser Legislaturperiode. Dies ist ein deutliches und unmissverständliches Signal an alle Marktakteure, die bereits laufende Umstellung der Güterwagenflotte auf leise Wagen – sei es durch Umrüstung auf lärm mindernde Technik (Verbundstoffbremssohlen), sei es durch Austausch alter durch neue Wagen – bis zum Dezember 2020 vollständig abzuschließen.

Unbeschadet der grundsätzlichen Unterstützung für das beabsichtigte Einsatzverbot lauter Güterwagen ab Dezember 2020 haben wir zu einzelnen Regelungen des Gesetzentwurfes noch Anmerkungen, die wir im Folgenden ausführen.

Insbesondere die vorgesehenen Ausnahmen vom Einsatzverbot, die an reduzierte Fahrgeschwindigkeiten geknüpft werden, sehen wir kritisch.



II. Anmerkungen zu einzelnen Regelungen des Gesetzentwurfes

Zu einzelnen Regelungen des Gesetzentwurfs nehmen wir wie folgt Stellung:

Ausnahmen vom Verbot

In § 4 werden Ausnahmen vom Einsatzverbot für laute Güterwagen geregelt. Demnach dürfen laute Wagen auch nach dem Fahrplanwechsel 2020/21 noch auf dem deutschen Schienennetz verkehren, wenn der Güterzug, in den die Wagen eingereiht sind, nur mit einer niedrigen, im Fahrplan festgelegten Geschwindigkeit verkehrt.

Diese Möglichkeit, auch über Dezember 2020 hinaus laute Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz einsetzen zu können, sofern eine niedrige Geschwindigkeit nicht überschritten wird, sehen wir kritisch.

Die Folge langsamer Güterzüge auf dem deutschen Schienennetz wären deutliche Kapazitätsverluste, insbesondere auf den heute schon hochbelasteten Streckenabschnitten. Zwar ist davon auszugehen, dass Ende 2020 nur noch sehr wenige laute Güterwagen auf das deutsche Schienennetz gelangen werden. Auch wenige laute Wagen könnten aber zu zahlreichen langsamen Güterzügen führen, da bereits ein einzelner lauter Wagen im Zugverband eine Langsamfahrt des gesamten Zuges zur Folge hätte. Die damit einhergehenden Kapazitätsverluste und Fahrzeitverlängerungen würden im Ergebnis den gesamten Schienenverkehr treffen (Personen- und Güterverkehr), nicht nur diejenigen Güterzüge, in die tatsächlich einzelne laute Güterwagen eingestellt sind. Hinzu kommt, dass in der Praxis die Erstellung von besonderen Fahrplänen für die langsamen Züge einen erheblichen administrativen Aufwand verursachen würde, da die Fahrplanerstellung auch noch die konkreten, im Streckenverlauf wechselnden örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen müsste. Der Schienenverkehr insgesamt, und insbesondere der Schienengüterverkehr würde im Ergebnis massiv an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern verlieren.

Um drohende Kapazitätsverluste mit ihren negativen Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene zu vermeiden, würden wir eine völlige Streichung der in § 4 vorgesehenen Option „langsamer Güterzug“ begrüßen. Ein klares Einsatzverbot ohne Ausnahmeregelungen für langsame Züge mit absehbar negativen Folgen für das gesamte System Schiene wäre die bessere Lösung.

Uns ist bewusst, dass für eine solche Lösung das EU-Recht beachtet werden muss. Daher sollte sich der Bund auf EU-Ebene weiterhin nachdrücklich für ein EU-weites Einsatzverbot lauter Güterwagen ab Ende 2020 einsetzen. Ein EU-weites Einsatzverbot würde komplizierte nationale Ausnahmeregelungen überflüssig machen und damit auch die erheblichen negativen Folgen langsamer Güterzüge vermeiden.

Falls jedoch im laufenden Gesetzgebungsverfahren mit Blick auf den gegenwärtigen Stand des EU-Rechts laute Wagen ab Dezember 2020 nicht gänzlich von der Nutzung des deutschen Schienennetzes ausgeschlossen werden sollen oder können, muss es das Ziel sein, dass es in der Praxis möglichst selten zum Verkehren von langsamen Güterzügen kommt.

Um dieses Ziel zu erreichen, sollte die Option „langsamer Güterzug“ gegenüber dem vorliegenden Gesetzentwurf weiter begrenzt werden. Die Beantragung und Zuweisung von Schienenwegkapazität für langsame Güterzüge sollte für den Netzfahrplan ausgeschlossen werden, und nur noch für den Gelegenheitsverkehr zulässig sein. Damit würde erreicht, dass der Regelfahrplan ohne Berücksichtigung kapazitätsverzehrender, langsamer Güterzüge erstellt werden kann. Der Einsatz lauter Wagen in langsamen Zügen bliebe aber dennoch auf Basis der verfügbaren Kapazitäten grundsätzlich möglich. Dazu müssten § 7 (Pflichten der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten) und § 8 (Auskunftspflichten für Betreiber der Schienenwege und für Zugangsberechtigte) entsprechend angepasst werden.



Um die Nutzung der Option „langsamer Güterzug“ auch im Gelegenheitsverkehr zusätzlich wirtschaftlich unattraktiv zu machen, wäre außerdem für langsame Güterzüge ein zusätzlicher, spürbarer Aufschlag auf den Trassenpreis denkbar, der dem überdurchschnittlichen Kapazitätsverzehr und dem Zusatzaufwand bei der Fahrplanerstellung Rechnung trägt.

Befreiungen vom Verbot

Die in § 5 geregelten, auf wenige Sonderfälle beschränkten Befreiungen vom Einsatzverbot sind grundsätzlich sinnvoll. Solange es für einige wenige Wagenarten keine zugelassene Technologie zur Umrüstung gibt, sollten diese Fahrzeuge vom Einsatzverbot befreit bleiben. In der Gesetzesbegründung genannt ist das Beispiel der Wagen mit besonders kleinen Raddurchmessern, betroffen sind aber auch Wagen, die auf Steilstrecken eingesetzt werden.

Ebenfalls sinnvoll ist es, Fahrzeuge die ausschließlich aus historischem oder touristischem Interesse vorgehalten werden, zu befreien.

Maßnahmen bei Verstößen

Es ist grundsätzlich folgerichtig und sachgerecht, dass Verstöße gegen die Bestimmungen des Gesetzes sanktioniert werden sollen. Hierzu sollen neben den Bestimmungen des § 11 auch die Bußgeldvorschriften des § 13 dienen.

Sanktionen nach § 11 könnten in der Praxis aber auch Bahnunternehmen treffen, die gar nicht gegen Vorschriften des Gesetzes verstoßen haben. Denn § 11 sieht vor, nach wiederholten Verstößen gegen Vorschriften des Gesetzes nicht lediglich das betreffende Unternehmen mit Sanktionen zu belegen, sondern den Streckenabschnitt, auf dem der Verstoß stattgefunden hat. Sanktionen wie Fahrverbote oder reduzierte Geschwindigkeiten auf einem bestimmten Streckenabschnitt treffen aber im Ergebnis kollektiv alle Unternehmen, die diesen Abschnitt nutzen wollen, und nicht nur das verursachende Unternehmen.

§ 11 sollte daher so geändert werden, dass Maßnahmen bei wiederholten Verstößen allein den Verursacher treffen.

Sollte es zur Durchsetzung der Bestimmungen des Gesetzes erforderlich sein, die Zugbildung bestimmter, wiederholt auffällig gewordener Zugangsberechtigter gezielt zu überprüfen, dann sollte diese Überprüfung durch die zuständigen Behörden erfolgen und nicht durch den Betreiber der Schienenwege.

Berlin, den 20. März 2017

Kontakt:

Dirk Flege
Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
D-10117 Berlin

Internet: <http://www.allianz-pro-schiene.de/>

E-Mail: dirk.flege@allianz-pro-schiene.de

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

11011 Berlin

Hamburg, 21.März 2017

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

Sehr geehrter Damen und Herren,

der VPI begrüßt ausdrücklich ein Schienenlärmschutzgesetz, als ein klares Signal, dass ab der Fahrplanperiode 2020/2021 der Einsatz lauter Güterwagen in Deutschland nicht mehr zulässig sein wird.

Für die im VPI organisierten Unternehmen bedeutet dies Rechtssicherheit. Damit geraten die intensiven und teuren Umrüstungs- und Neubeschaffungsaktivitäten der deutschen Wagenhalter für eine leise Flotte nicht dadurch in Gefahr, dass im Ergebnis diejenigen Halter belohnt werden, die sich einer Umrüstung oder Neubeschaffung verweigern und dadurch mit Kostenvorteilen in Deutschland Verkehre betreiben. Dies gilt es dringend zu verhindern, da ansonsten zum einen die Entlastung der durch Lärm betroffenen Bürger nicht eintritt und zum anderen der Wettbewerb erheblich verzerrt würde. Das Interesse der Wagenhalter ist zu dem eine breite gesellschaftliche Akzeptanz des Schienengüterverkehrs, da ansonsten mittel- bis langfristig das Geschäftsmodell der Wagenhalter bedroht wäre.

Ein Verbot ohne Ausnahmen wäre sicher das noch eindeutigere Signal. Dies wäre aber sicher nicht mit den in der EU geltenden Wettbewerbsregeln vereinbar.

Es gilt deshalb, eine Regelung zu finden, die das Ziel, dass ab Ende 2020 nur noch leise Wagen in Deutschland verkehren, umsetzt und zum anderen EU-rechtlich nicht

angreifbar ist. Dabei darf nicht eintreten, dass der Schienengüterverkehr in Deutschland behindert wird.

Dieser Zielkonflikt ist unseres Erachtens in dem vorliegenden Gesetzesentwurf gut gelöst, wobei unserer Meinung ein stark gespreiztes Trassenpreissystem auch geeignet wäre.

Das im vorgelegten Gesetzentwurf enthaltene grundsätzliche Einsatzverbot lauter Güterwagen wird in der Begründung auf Seite 14 (Teil A, Ziffer III) unter anderem damit gerechtfertigt, dass keine alternativen mildereren Mittel zur Verfügung stünden.

Dem ist aus Sicht des VPI zu widersprechen. Bereits in mehreren Kommunikees (5 Kernbotschaften, PM vom 18.11.2015, siehe <https://www.vpihamburg.de/news/vpi-pressemitteilung-etappenzielerreicht-2016-faehrt-die-haelfte-der-privaten-gueterwagen-leise>) hat VPI eine signifikant höhere Spreizung der Trassenpreise zu Lasten lauter und zu Gunsten leiser Wagen gefordert und dabei einen Wert von 30 % Differenz genannt, der den Einsatz lauter Wagen wirtschaftlich untragbar werden lässt. An dieser Forderung hält VPI auch im Lichte des vorgelegten Gesetzentwurfes und seiner Begründung fest. Aus Sicht des VPI ist diese Maßnahme sehr wohl geeignet, effektiv eine rasche Umstellung der Flotten auf leise Fahrzeuge herbeizuführen. Der dann ökonomisch nachteilige Einsatz lauter Wagen wird angesichts der im Schienengüterverkehr vorherrschenden hohen Preissensibilität sehr rasch dazu führen, dass laute Wagen vom Schienennetz verschwinden. Dass durch die geforderte drastische Trassenpreisspreizung wegen EU-rechtlicher Vorgaben kein Überschuss beim Infrastrukturbetreiber entstehen darf, wird nicht in Abrede gestellt. Gleichwohl erscheint es aus Sicht des VPI sehr wohl möglich, ein lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS) so zu gestalten, dass auch bei einer drastischen Trassenpreisspreizung keine Überschüsse beim Infrastrukturbetreiber verbleiben. Vielmehr sollte das LaTPS im Gegenzug leise Wagen durch entsprechend niedrigere Trassenpreise belohnen. Der Weg über ein stark differenziertes LaTPS stellt somit ein hoch wirksames Instrument zur Lärmreduktion dar, das gegenüber einem Verbot ein deutlich mildereres Mittel ist. Anders als ein Verbot bestraft ein weit gespreiztes LaTPS gezielt und drastisch diejenigen, die sich an der Lärmreduktion nicht beteiligen und gleichzeitig vermeidet es die Gefahr, den Schienengüterverkehr insgesamt dadurch erheblich zu behindern, dass

die ohnehin knappen Kapazitäten durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und/oder Nachtfahrverbote weiter verringert werden. Die gravierenden negativen Auswirkungen der genannten Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachtfahrverbote auf den Schienengüterverkehr wurden durch Gutachten hinreichend nachgewiesen. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf eine ausführliche Darstellung der Effekte und Wirkzusammenhänge verzichtet.

Es folgen Anmerkungen und Anregungen zu den aus Sicht des VPI zentralen Vorschriften des Entwurfs in numerischer Reihenfolge der Paragraphen.

Zu § 2 Absatz 1 SchienenlärmSchG:

Unter die im Entwurf vorgesehene Definition „lauter Güterwagen“ fallen gemäß der aktuellen Formulierung auch diejenigen Güterwagen, die durch Umrüstung auf Verbundstoffbremssohlen (K- oder LL-Sohle) oder Scheibenbremse lärmsaniert wurden. Aus Sicht des VPI erscheint es sinnvoll, auch die lärmsanierten Wagen bereits in der Definition nicht unter den Begriff „lauter Güterwagen“ zu fassen. Mit der gegenwärtigen Formulierung wird ein Wagen, der durch aufwendige technische Maßnahmen lärmsaniert wurde, begrifflich mit einem Makel versehen, da er ex definitionem als „lauter Güterwagen“ gilt. Hierdurch entsteht ohne sachlichen Grund ein „leiser Wagen zweiter Klasse“, der zwar mit der gleichen leisen Technik ausgestattet ist und sich lediglich durch das Zulassungsdatum unterscheidet.

Zu § 3 Absatz 2 Nummer 1 SchienenlärmSchutzG:

Anknüpfend an die Ausführungen zu § 2 Abs. 1 und die vorgeschlagene Anpassung der Definition muss folgerichtig die Vorschrift des § 3 Abs. 2 Nr. 1 angepasst werden. Wenn bereits per Definition der lärmsanierte Wagen nicht als „lauter Wagen“ gilt, muss er auch nicht von einem Einsatzverbot lauter Güterwagen ausgenommen werden. Wir regen daher an, in § 3 die Nr. 1 des Absatzes 2 zu streichen, wenn der Anregung zur Änderung der Definition gefolgt wird. Durch beide Änderungen würde das Gesetz verschlankt.

Zu § 4 Nummern 1 und 2 SchienenlärmschutzG:

Um ein umfassend wirksames Einsatzverbot lauter Güterwagen zu erreichen, sollten aus Sicht des VPI die Ausnahmetatbestände des § 4 noch unattraktiver ausgestaltet werden, als dies im vorgelegten Entwurf geschehen ist.

Ein aus Sicht des VPI möglicher Weg der weiteren Verschärfung der Ausnahmetatbestände ist eine zusätzliche Belegung der lauten Fahrzeuge mit einem signifikant höheren Trassenpreis. Dies kann sowohl additiv geschehen, als auch alternativ.

Additiv bedeutet, dass laute Wagen, die unter einem der Ausnahmetatbestände (also langsamer [§ 4 Nr. 1] und/oder über Umwege [§ 4 Nr. 2]) betrieben werden, zusätzlich mit einem spürbaren Malus im Trassenpreis belegt werden.

Alternativ bedeutet, dass ein weiterer, äußerst restriktiv gestalteter Ausnahmetatbestand geschaffen wird, der einen ausnahmsweisen Einsatz lauter Wagen zwar gestattet, ihn aber mit einem so drastisch erhöhten Trassenpreis belegt, dass dieser Fall nur in absoluten Ausnahmefällen und in einer Übergangsphase vorkommen wird. Keinesfalls soll diese Ausnahmeregelung als ein Aufweichen des grundsätzlich strikten Einsatzverbotes verstanden werden. Daher muss die Höhe des Trassenpreises für diesen Fall annähernd prohibitiv ausfallen, um die gewünschte Wirkung nicht zu verfehlen. So kann vermieden werden, dass das gesamte Fahrplangefüge ins Wanken gerät, weil etwa ad-hoc eine langsame Trasse zu buchen ist, die dann womöglich den gesamten – auch den leisen – Schienengüterverkehr schädigt. Enorme Kapazitätsengpässe und Verspätungen wären die Folge. An dieser Stelle könnten also die eingangs gemachten Überlegungen zum LaTPS als milderes Mittel Eingang in das Gesetz finden.

Zu § 5 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 Nummer 1 SchienenlärmschutzG:

Dieser Befreiungstatbestand trägt dem Umstand Rechnung, dass es einige wenige Waggontypen gibt, die nicht auf leise Bremstechnik umgerüstet werden können.

Somit ist diese Vorschrift auch Ausdruck der Grundsätze des Bestandsschutzes.

Wir regen an zu ergänzen, dass auch eine technisch zwar mögliche, aber wirtschaftlich unverhältnismäßig teure Umrüstung ebenfalls in den Befreiungstatbestand aufgenommen wird.

Zu § 5 Absatz 1, zusätzliche Nummer 3

Aus Sicht des VPI sollten in § 5 Abs. 1 in einer zusätzlichen Nr. 3 ebenfalls Güterwagen aufgenommen werden, die das Streckennetz nutzen, um den Bestimmungsort zur Umrüstung oder zur Zerlegung zu erreichen.

Hinsichtlich der in den §§ 7 und 8 SchienenlärmschutzG normierten umfangreichen Pflichten der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten, sehen wir erhebliche administrative Aufwände auf den Schienengüterverkehr insgesamt zukommen. Teilweise werden diesen Sektorgruppen erhebliche Verpflichtungen auferlegt, die nur schwer zu erfüllen sein werden. Auch halten wir die Regelungen in den §§ 10 - 13 für zu umfangreich.

Wir gehen insgesamt davon aus, dass dieses Gesetz, wenn es noch im ersten Halbjahr 2017 in Kraft gesetzt wird, dazu führen wird, dass Ende 2020 keine lauten Wagen in Deutschland verkehren werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass es nicht zu weiteren Verzögerungen im Gesetzgebungsverfahren kommt.

Wir regen deshalb einen Entschließungsantrag an, per Ende 2019 zu evaluieren, wie viele Kilometer auf deutschen Schienen mit leisen Wagen gefahren werden (Anzahl Wagen ist unserer Meinung nach das falsche Kriterium) und welche Regelungen im europäischen Umfeld hinsichtlich Zeit und Umfang getroffen wurden und dann ggf. das Gesetz zu novellieren.

Mit freundlichen Grüßen

VPI-Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Tuscher', written in a cursive style.

Jürgen Tuscher
Geschäftsführer

VDV Köln Kamekestraße 37-39 50672 Köln

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat LA 18
Platz der Republik
11011 Berlin

Eisenbahnverkehr

Steffen Kerth
T 0221 57979-172
F 0221 57979-8172
E kerth@vdv.de

Per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärm-schutzgesetz – SchlärmschG)

21. März 2017

Stellungnahme Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Ihr Zeichen: PA 15 | Ihre Nachricht vom: 13. März 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zusammenhang mit der öffentlichen Anhörung zum Entwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren. Ein wesentlicher Beitrag hierzu ist die Umstellung möglichst aller auf dem deutschen Eisenbahnnetz verkehrenden Güterwagen, die mit herkömmlichen Grauguss-Bremssohlen ausgerüstet sind, auf Bremssysteme, die einen Betrieb mit deutlich geringeren Schallemissionen ermöglichen. Dabei geht es um die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen mit LL-Sohlen, die Neubeschaffung von Güterwagen mit lärmarmen Bremssystemen (insbesondere K-Sohlen oder Scheibenbremsen) sowie die Ausmusterung nicht zur Umrüstung geeigneter Waggons.

Der VDV hat stets betont, dass diese Umstellung der auf dem deutschen Netz verkehrenden Güterwagenflotte bis Ende des Jahres 2020 abgeschlossen sein soll. Die Bundesregierung fördert die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen mit leiserer Bremstechnologie bis zum Jahr 2020 mit insgesamt 152 Mio. Euro. Dies ist etwa die Hälfte der Einmalkosten des gesamten Umrüstungsprozesses. Der Sektor muss neben seinem Umrüstungsbeitrag insbesondere auch die deutlich höheren Betriebskosten von Fahrzeugen mit Verbundstoffsohle tragen. Für den Zeitraum von 2013 bis 2020 ist insgesamt von umstellungsbedingten Betriebsmehrkosten von 700 bis 800 Mio. Euro auszugehen.

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37-39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins 1st Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00
SWIFT-BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Jürgen Fenske (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



Um jeden Anreiz für einzelne Unternehmen auszuschließen, Umrüstung und Einsatz umgerüsteter Wagen zu vermeiden und sich so intramodale Wettbewerbsvorteile zu verschaffen, hat der VDV gemeinsam mit anderen Sektorverbänden an die Politik appelliert, möglichst frühzeitig mit einem Einsatzverbot lauter Güterwagen ein klares ordnungspolitisches Signal in den Güterverkehrsmarkt zu senden. Der VDV begrüßt deshalb ausdrücklich den vorliegenden Gesetzentwurf mit der ihm zugrundeliegenden Intention, den Einsatz lauter Güterwagen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 auf dem deutschen Eisenbahnnetz zu verbieten.

Vor dem Hintergrund des internationalen Güterwagenmarktes sollte eine nationale Verbotsregelung in einen europaweit abgestimmten ordnungsrechtlichen Rahmen eingepasst werden. Eine abgestimmte europäische Strategie, die es den Mitgliedsstaaten erlaubt, ein eindeutiges Verbot lauter Güterwagen zu erlassen und zu administrieren, ist aus Sicht des VDV der Königsweg zu einem leiseren Schienengüterverkehr. Der VDV unterstützt deshalb die laufenden Aktivitäten zur frühestmöglichen Änderung der TSI NOISE.

Zum vorliegenden Gesetzentwurf erlauben wir uns folgende Anmerkungen und Änderungsvorschläge:

§ 1 Anwendungsbereich des Gesetzes

Laut Entwurf der Bundesregierung sollen die Regelungen des SchlärmschG auf laute Güterwagen angewendet werden, die auf der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Anschlussbahnen in Deutschland zum Einsatz kommen. Wir halten die Einbeziehung von Anschlussbahnen und Serviceeinrichtungen aus folgenden Gründen für problematisch:

- Sofern Güterwagen nicht ausschließlich auf Anschlussbahnen oder in Serviceeinrichtungen verkehren, sind sie durch entsprechende Regelungen auf den öffentlichen Schienenwegen erfasst.
- Güterwagen, die ausschließlich auf Anschlussbahnen und in Serviceeinrichtungen verkehren, fahren dort nur mit niedriger Geschwindigkeit. Die Rollgeräusche der Güterwagen haben bei Geschwindigkeiten unter 40 km/h nur untergeordnete Bedeutung für die Schallemission des Eisenbahnbetriebs.
- Die Modalitäten des SchlärmschG sind auf Betreiber der Schienenwege ausgerichtet und für Anschlussbahnen und Serviceeinrichtungen nicht praktikabel.

Der Anwendungsbereich des Gesetzes sollte deshalb – wie vom Bundesrat vorgeschlagen und von der Bundesregierung übernommen – auf die Betreiber der Schienenwege begrenzt werden.

§ 4 Ausnahmen vom Verbot

Die vom BMVI unter europarechtlichen Gesichtspunkten vorgesehenen Ausnahmen vom Verbot beinhalten aus Sicht des VDV das Risiko, die tatsächliche Leistungsfähigkeit des Netzes auch und gerade auf den verkehrsstarken Achsen zu reduzieren.

Laute Züge sollen gemäß § 4 Nr. 1 nur mit Geschwindigkeiten verkehren dürfen, die gewährleisten, dass der fiktive Schalleistungspegel nicht überschritten wird. Im Begründungsteil des Gesetzentwurfs des BMVI sind konkrete Angaben über die dann zulässigen Geschwindigkeiten von Zügen mit lauten Güterwagen nicht enthalten. Nach Angaben aus der Wissenschaft muss die Geschwindigkeit eines lauten Zuges etwa um den Faktor 3 vermindert werden, wenn die Lärmemission eines „lei-

sen Zuges" erreicht werden soll. Das bedeutet, dass der Güterzug, der bisher 90 km/h erreichte, nur noch mit 30 km/h fahren darf. Eine überschlägige Betrachtung unter Verwendung von Kennziffern aus der BMVI-Broschüre „Lärmschutz im Schienenverkehr“ führt zu ähnlichen Ergebnissen.

Angesichts des unter europarechtlichen Gesichtspunkten zu gewährenden Netz Zugangsrechtes für alle Zugangsberechtigten haben wir die Sorge, dass die Betreiber der Schienenwege künftig, d. h. im Falle des Wirksamwerdens des vorliegenden Gesetzentwurfs nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020, gerade auf den stark nachgefragten Strecken über eine geringe, aber betrieblich dennoch relevante Anzahl von Anträgen zur Kapazitätsvergabe – ggf. auch auf einzelnen Streckenabschnitten – für sehr langsame Züge entscheiden müssen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass grenzüberschreitende Verkehre nach Eisenbahnregulierungsgesetz bei möglichen Trassenkonflikten im Güterverkehr hohe Priorität genießen.

Die Vergabe solcher Zugtrassen kann angesichts der dann eintretenden starken Geschwindigkeitsspreizungen zwischen Zügen, die den gleichen Schienenweg nutzen, zu einer erheblichen Reduzierung der tatsächlichen verfügbaren Trassenkapazitäten und zu beträchtlichen Einschränkungen des Betriebs für alle Beteiligten führen. Beeinträchtigungen sind sowohl für Güterbahnen mit ausschließlich leisen Güterwagen als auch für die auf betroffenen Strecken fahrenden Unternehmen des Personenverkehrs zu befürchten.

Aus Sicht des VDV ist es deshalb wünschenswert, die als Ausnahme vorgesehene betriebliche Einschränkung lauter Züge durch einen finanziellen Mechanismus zu ersetzen. Mit einer sehr deutlichen Spreizung der Trassenpreise könnte das ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020 geltende grundsätzliche Fahrverbot für laute Güterwagen effizient unterstützt werden, bei gleichzeitiger Vermeidung negativer Auswirkungen auf den übrigen Eisenbahnverkehr. Aus Sicht des VDV ist, um jeden Anreiz für die dauerhafte Weiternutzung lauter Güterwagen auszuschließen, eine Verdopplung der Nutzungsentgelte für die Infrastruktur anzustreben.

§ 5 Befreiungen vom Verbot

Wir begrüßen, dass Befreiungen vom Verbot gemäß § 3 vorgesehen sind, die einigen spezifischen Besonderheiten im Eisenbahnbetrieb Rechnung tragen sollen.

Nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 kann die zuständige Behörde Befreiungen erteilen, wenn der Nachweis geführt werden kann, dass keine zugelassene Technologie zur Lärmminde rung bestimmter Güterwagen verfügbar ist. Gemäß Begründung zielt diese Regelung auf Güterwagenbauarten mit kleinen Rädern. Für solche Güterwagen gibt es derzeit keine zugelassenen Verbundstoff-Bremssohlen als Ersatz für die herkömmlichen Grauguss-Bremssohlen.

Die Befreiungsmöglichkeit muss jedoch für alle Güterwagen, für die derzeit keine Umrüstungstechnologie zugelassen ist, geöffnet werden. So sind LL-Sohlen nicht für die Umrüstung von Güterwagen zugelassen, die auf Steilstrecken eingesetzt werden. Im Harz wird z. B. in 500 m Höhe erstklassiger Kalk abgebaut und über die „Steilstrecke“ der Rübelandbahn zu den Abnehmern transportiert. Das Gefälle beträgt bis zu 63 ‰. Ab 40 ‰ nehmen die mit Verbundstoff-Sohlen gebremsten Wagen nur eingeschränkt an der Bremsberechnung teil, weswegen der Einsatz graugussgebremster Güterwagen in solchen Zügen unverzichtbar ist. Auch für die dort zum Einsatz kommenden lauten Güterwagen müssen für den gesamten Transportweg kostenneutrale Befreiungen möglich sein. Gleiches könnte für vielachsige (mehr als 8 Achsen) Spezialfahrzeuge für Schwertransporte gelten.

Um Fehlinterpretationen auszuschließen, regen wir an, den in der Begründung genannten Anwendungsfall (Güterwagen mit kleinen Rädern) ausdrücklich als Beispiel zu kennzeichnen und auf mögliche andere Anwendungsfälle in der Begründung ausdrücklich hinzuweisen, sofern die Grundbedingung – keine zugelassene Technologie zur Umrüstung verfügbar – erfüllt ist.

§ 7 Pflichten der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten

§ 7 würde aus unserer Sicht als Folgeänderung der unter § 4 vorgeschlagenen Trassenpreisspreizung entfallen.

Wir weisen jedoch der Vollständigkeit halber darauf hin, dass die im Gesetzentwurf enthaltene Regelung unter praktischen Gesichtspunkten problematisch erscheint. Der Zugangsberechtigte soll bereits bei Beantragung der Schienenwegkapazität ausschließen können, dass der Güterzug, für den die Trasse beantragt wird, laute Wagen enthält. Dies ist nur dann möglich, wenn der Zugangsberechtigte gleichzeitig die Güterwagen für den betroffenen Zug disponiert. Diese Voraussetzung ist im realen Schienengüterverkehr häufig nicht erfüllt. Die Wagendisposition wird dann beispielsweise vom Kunden (Verlader), vom Operateur oder von einem weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen wahrgenommen. In diesen Fällen sind vorsorgliche Bestellungen langsamer Trassen für möglicherweise laute Züge, blockierte Grenzbahnhöfe durch auszusetzende laute Güterwagen oder betrieblich kaum integrierbare Ad-hoc-Nachfragen für langsame Güterzugtrassen die unerwünschte, aber dennoch wahrscheinliche Folge.

§ 11 Maßnahmen bei Verstößen

Gemäß § 11 Abs. 1 kann die zuständige Behörde bei wiederholten Verstößen gegen das Verbot oder gegen andere Verpflichtungen aus dem vorliegenden Gesetzentwurf dem Betreiber der Schienenwege und dem Zugangsberechtigten Geschwindigkeitsrestriktionen oder nächtliche Fahrverbote auferlegen. Aus Sicht des VDV sollte zumindest im Begründungsteil näher erläutert werden, was der Gesetzgeber unter einem wiederholten Verstoß versteht, um den Ermessensspielraum der zuständigen Behörde angemessen zu begrenzen.

Daneben sollte klargestellt werden, dass die vorgesehenen Maßnahmen ausschließlich unternehmensindividuell wirken dürfen und Auswirkungen auf an den Verstößen nicht beteiligten EVU auszuschließen sind.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Henke
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr