



**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](mailto:dirk.flege@allianz-pro-schiene.de)