

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 lärmar-men 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 Netzzugangsrechtes 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