Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11287**

18. Wahlperiode 22.02.2017

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

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

A. Problem und Ziel

Die vom Schienengüterverkehr ausgehende Schallemission erreicht vielfach einen Wert, der als schädliche Umwelteinwirkung zu qualifizieren ist. Für Menschen, die nachts permanent hohen Schalleinwirkungen ausgesetzt werden, sind die Risiken gesundheitlicher Beeinträchtigungen signifikant erhöht. Ziel dieses Gesetzes ist es, die Bevölkerung vor der vom Schienengüterverkehr ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkung Schallimmission zu schützen.

B. Lösung

Es wird eine gesetzliche Regelung geschaffen, die den beim Betrieb von Güterwagen auf Schienenwegen entstehenden Schall auf das Maß begrenzt, das von leisen Güterwagen mit Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen eingehalten wird. Erreicht wird dies über die Festlegung eines im Betrieb einzuhaltenden Schallemissionswertes.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es entsteht Umstellungsaufwand in Höhe von 0,2 Millionen Euro, einmalige Umrüstmehrkosten in Höhe von 16,9 Millionen Euro sowie jährlicher Mehraufwand von 0,87 Millionen Euro. Davon entfallen 0,12 Millionen Euro auf Auskunfts- und Informationspflichten

Detaillierte Angaben enthält die Begründung.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht jährlicher Personalmehraufwand (Personal- und Sachkosten) in Höhe von 1,9 Millionen Euro. Einmalig entsteht Umstellungsaufwand in Höhe von 0,1 Millionen Euro für die Einrichtung einer Datenbank. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

Bei der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen entsteht keine Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand bei Ländern und Kommunen entsteht nicht.

F. Weitere Kosten

Es ist davon auszugehen, dass der Transport von Gütern auf der Bahn verteuert wird. Der Anteil der Transportkosten an den Gesamtkosten für ein Produkt wird als eher gering bewertet. Die Endpreise für einzelne Produkte des täglichen Bedarfs und Konsumgüter werden durch eine Vielzahl von Einflussgrößen bestimmt, die einen deutlich größeren Anteil an den Gesamtkosten eines dem Verbraucher angebotenen Produktes haben. Die Kosten werden auch deshalb begrenzt sein, weil zu erwarten ist, dass infolge des lärmabhängigen Trassenpreissystems (laTPS) und der Förderrichtlinie laTPS nur noch ein kleiner Teil der Güterzüge von diesem Gesetz betroffen sein wird.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 22. Februar 2017

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

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

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 953. Sitzung am 10. Februar 2017 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Anlage 1

Entwurf eines

Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen

(Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG)

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Anwendungsbereich des Gesetzes

Dieses Gesetz findet Anwendung auf laute Güterwagen, die auf der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Anschlussbahnen in Deutschland zum Einsatz kommen.

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) „Lauter Güterwagen“ im Sinne dieses Gesetzes ist ein Güterwagen, der bei der Inbetriebnahme nicht den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 421) oder des Beschlusses 2011/229/EU der Europäischen Kommission vom 4. April 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge — Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl. L 99 vom 13.4.2011, S. 1) entsprochen hat.

(2) „Maximal zulässige Schallemission“ im Sinne dieses Gesetzes ist eine Schallemission, die den fiktiven Schallleistungspegel nicht überschreitet.

(3) „Fiktiver Schallleistungspegel“ im Sinne dieses Gesetzes ist der Wert, der sich ergibt, wenn der Pegel der längenbezogenen Schallleistung für einen Zug berechnet wird, der

1. hinsichtlich Fahrzeuganzahl und Fahrzeugbauarten mit Ausnahme der Bremsausrüstung mit dem Güterzug identisch ist, für den eine Trasse beantragt und zugewiesen wird, und
2. ausschließlich aus Güterwagen besteht, die keine lauten Güterwagen sind.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Bei der Berechnung werden lediglich Fahrzeuge nach Anlage 2 Beiblatt 1 Kategorie 10 Zeile 5, 8, 18 oder 21 der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist, berücksichtigt.

§ 3

Verbot lauter Güterwagen

(1) Mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13. Dezember 2020 ist das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten.

(2) Folgende Güterwagen sind einem Güterwagen gleichgestellt, der bei der Inbetriebnahme die Voraussetzungen der in § 2 Absatz 1 genannten Vorschriften erfüllt hat:

1. ohne Erbringung eines Nachweises ein Güterwagen, der von Grauguss-Bremssohlen auf Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen umgerüstet worden ist, oder
2. mit Erbringung eines Nachweises ein Güterwagen, der auf andere als die in Nummer 1 genannte Weise so umgebaut worden ist, dass er die für die Inbetriebnahme nachzuweisenden Emissionsgrenzwerte der in § 2 Absatz 1 genannten Vorschriften einhält.

(3) Ein Personenzug, in den ein oder mehrere laute Güterwagen eingestellt sind, ist einem Güterzug gleichgestellt, in den ein oder mehrere laute Güterwagen eingestellt sind.

§ 4

Ausnahmen vom Verbot

Abweichend von § 3 ist der Betrieb lauter Güterwagen zulässig,

1. sofern die Schallemission, die beim Betrieb eines Güterzuges mit lauten Güterwagen entsteht, aufgrund einer aus der Zuweisung der Schienenwegkapazität folgenden und im Fahrplan festgelegten niedrigen Geschwindigkeit den fiktiven Schallleistungspegel nicht überschreitet, oder
2. auf Schienenwegen, an denen die Außenpegel der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung wegen folgender Merkmale auch dann durchgehend eingehalten werden, wenn die dort verkehrenden Güterzüge laute Güterwagen umfassen:
   a) Art und Umfangs des Eisenbahnbetriebes,
   b) Schallschutzmaßnahmen,
   c) lärmabschirmende Bebauung,
   d) Topografie oder
   e) Abstand zwischen Schienenweg und schutzbedürftigen Nutzungen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

§ 5

Befreiungen vom Verbot

(1) Auf Antrag eines Zugangsberechtigten oder eines Halters von Eisenbahnfahrzeugen kann die zuständige Behörde Befreiungen von dem Verbot nach § 3 für den Betrieb einzelner Güterwagen erteilen,

1. wenn nachgewiesen wird, dass es noch keine zugelassene Technologie gibt, bei deren Verwendung die Güterwagen keine lauten Güterwagen mehr wären,
2. wenn die Güterwagen ausschließlich aus Gründen des historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden; hierzu gehört auch die Einstellung dieser Güterwagen in Züge zur Zufahrt oder Abfahrt zu eisenbahnhistorischen oder touristischen Veranstaltungen.

(2) Die Befreiung ist in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 bis zum Ablauf von fünf Netzfahrplanperioden, die auf die Netzfahrplanperiode folgen, in der die Befreiung erteilt wurde zu befristen. Sie kann vorzeitig widerrufen werden, sobald eine zugelassene Technologie zur Verfügung steht, bei deren Verwendung die befreiten Güterwagen keine lauten Güterwagen mehr wären und die Restlaufzeit der Befreiung mehr als 18 Monate beträgt.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 Nummer 3 ist die Befreiung unbefristet zu erteilen. Sie erlischt, wenn der Güterwagen nicht mehr ausschließlich für einen der beiden in Absatz 1 Nummer 3 genannten Zwecke vorgehalten wird.

§ 6

Berechnung der Schallemission und Schallimmission

(1) Bei der Ermittlung des fiktiven Schallleistungspegels wird unterstellt, dass der Zug mit der für Güterwagen dieser Bauart zulässigen Höchstgeschwindigkeit fährt. Liegt die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit unter der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit, so ist die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit für die Berechnung des fiktiven Schallleistungspegels heranzuziehen. Für die Vergleichsrechnung sind die Fahrbahneigenschaften gemäß Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung zugrunde zu legen.

(2) Die beim Betrieb entstehende Schallemission nach § 4 Nummer 1 wird durch Berechnung des Pegels der längenbezogenen Schallleistung nach den in Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung festgelegten Verfahren, Werten und Definitionen bestimmt. In den Fällen nach § 4 Nummer 2 ist der Beurteilungspegel für den jeweiligen Beurteilungszeitraum und für das vollständige Betriebsprogramm unter Einschluss aller für diese Schienenwege vorgesehenen Güterzüge, die laute Güterwagen umfassen, maßgeblich.

(3) Ein Güterzug, der mindestens einen lauten Güterwagen umfasst, geht in die Berechnung als vollständig aus lauten Güterwagen bestehender Zug ein. Bei der Berechnung eines lauten Güterzugs sind ausschließlich Güterwagen nach Anlage 2 Beiblatt 1 Kategorie 10 Zeile 2 oder 15 Verkehrslärmschutzverordnung zu berücksichtigen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

§ 7

Pflichten der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten

(1) Die Betreiber der Schienenwege dürfen nur solche Schienenwegkapazität zuweisen, bei der das Geschwindigkeitsprofil so konstruiert ist, dass der maximal zulässige Schallleistungspegel nicht überschritten wird. Kann der Zugangsberechtigte bei der Beantragung von Schienenwegkapazität nicht ausschließen, dass ein Güterzug, für den die Zuweisung der Schienenwegkapazität beantragt wird, auch laute Güterwagen umfasst, darf nur die Zuweisung solcher Schienenwegkapazität beantragt werden, bei der aufgrund ihrer Konstruktion, insbesondere durch einen besonderen Fahrwegverlauf oder verminderte Geschwindigkeiten, sichergestellt werden kann, dass die maximal zulässige Schallemission durch den betroffenen Güterzug nicht überschritten wird. Dies gilt nicht, falls für sämtliche der für den Einsatz vorgesehenen lauten Güterwagen eine Befreiung gemäß § 5 erteilt ist. Die Betreiber der Schienenwege unterstützen die Zugangsberechtigten bei der sachgerechten Beantragung der Schienenwegkapazität.

(2) Die Betreiber der Schienenwege dürfen bei Güterzügen mit lauten Güterwagen nur solche Schienenwegkapazität zuweisen und solche Nutzungen der Schienenwegkapazität zulassen, bei denen eine Ausnahme gemäß § 4 oder eine Befreiung gemäß § 5 Absatz 1 vorliegen. Die Betreiber der Schienenwege müssen regelmäßig und in Stichproben bei der Nutzung der Schienenkapazität prüfen, dass die Voraussetzungen nach Satz 1 erfüllt sind.

(3) Güterzüge, in die auch laute Güterwagen eingestellt sind, für die keine Befreiung erteilt wurde, dürfen nur mit dem durch den Betreiber der Schienenwege gemäß § 7 Absatz 1 Satz 1 vorgegebenen Geschwindigkeitsprofil gefahren werden. Die Zugangsberechtigten müssen dem Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeitsprofile vor Beginn der Fahrt zugänglich machen.

§ 8

Auskunftspflichten für Betreiber der Schienenwege und für Zugangsberechtigte

(1) Die Zugangsberechtigten sind verpflichtet, dem Betreiber der Schienenwege bei der Beantragung von Schienenwegkapazität sowohl zum Netzfahrplan als auch im Gelegenheitsverkehr mitzuteilen, ob laute Güterwagen in den Zug eingestellt werden. Liegt für die lauten Güterwagen eine Befreiung nach § 5 vor, ist die Befreiung bei der Antragstellung anzugeben und vor der Nutzung der Schienenwegkapazität dem Betreiber der Schienenwege nachzuweisen.

(2) Die Betreiber der Schienenwege und die Zugangsberechtigten sind verpflichtet, den zuständigen Behörden auf deren Verlangen innerhalb von einem Monat folgende Daten zu übermitteln:

1. die Daten, die zur Überwachung der Einhaltung des Verbots nach § 3 Absatz 1 erforderlich sind,
2. die Daten, die zum Nachweis des Ausnahmetatbestands nach § 4 erforderlich sind,
3. die Daten, die zum Nachweis des Befreiungstatbestands nach § 5 Absatz 1 erforderlich sind.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

(3) Die Übermittlung hat kostenfrei zu erfolgen. Die zuständige Behörde kann Einzelheiten zur Art und Aufbereitung der Daten bestimmen. Die Daten nach Satz 1 sind auf Verlangen der zuständigen Behörde elektronisch zu übermitteln.

(4) Die Betreiber der Schienenwege und die Zugangsberechtigten sind verpflichtet, die in Absatz 2 Satz 1 genannten Daten nach Durchführung der Zugfahrt auf der zugewiesenen Trasse für mindestens zwölf Monate bereitzuhalten.

§ 9

Zuständige Behörden

Zuständige Behörde für die Durchführung und Überwachung dieses Gesetzes auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt. Auf anderen Schienenwegen nimmt die nach Landesrecht zuständige Behörde diese Aufgabe wahr. Die Zuständigkeit der Regulierungsbehörde bleibt unberührt.

§ 10

Überwachung durch die zuständigen Behörden

(1) Die zuständigen Behörden überwachen, dass das Verbot nach § 3 eingehalten wird. Sie prüfen für mehrere Streckenabschnitte im Streckennetz des Betreibers der Schienenwege und für ein ausgewähltes Datum für die Tag- und Nachtzeit, anhand von Wagenlisten und Fahrplanunterlagen, ob Güterwagen zum Einsatz gekommen sind, die nach diesem Gesetz nicht zum Betrieb zugelassen sind oder die bei einer Fahrt mit der im Fahrplan festgelegten Geschwindigkeit den maximal zulässigen Schallleistungspegel nicht einhalten. Bei der Festlegung der Streckenabschnitte, auf denen die Schallemissionswerte überprüft werden, sind die Hauptabfuhrstrecken zu berücksichtigen. Die Prüfung kann auch nachträglich erfolgen.

(2) Die zuständigen Behörden überwachen, dass Zugangsberechtigte und Betreiber der Schienenwege die Verpflichtung nach § 7 zur Beantragung und Zuweisung ordnungsgemäßer Zugtrassen einhalten. Hierzu überprüfen sie, ob die zur Trassenanmeldung erforderlichen Angaben vollständig und zutreffend waren und ob die zugewiesene Zugtrasse den Vorgaben dieses Gesetzes entspricht. Die Prüfung erfolgt nachträglich.

(3) Die für Eisenbahnen des Bundes zuständige Behörde führt die jeweilige Prüfung mindestens einmal pro Kalendervierteljahr durch. Die für nicht bundeseigene Eisenbahnen zuständige Behörde führt die Prüfung für Güterzüge, die nicht auf Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes übergehen, mindestens einmal im Kalenderjahr durch.

§ 11

Maßnahmen bei Verstößen

(1) Stellt die zuständige Behörde fest, dass für einen bestimmten Streckenabschnitt wiederholt gegen das Verbot nach § 3 Absatz 1 Satz 1 oder gegen die Verpflichtungen nach den § 7 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 und 3, oder nach § 8 Absatz 1, Absatz 2 Satz 1 und 4 und Absatz

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

3 verstoßen wurde, so kann sie dem Betreiber der Schienenwege und dem Zugangsberechtigten für diesen Streckenabschnitt folgende Maßnahmen auferlegen:

1. strecken- und tageszeitbezogene Höchstgeschwindigkeiten oder
2. nächtliche Fahrverbote.

Dem Betreiber der Schienenwege kann sie unter den in Satz 1 genannten Voraussetzungen auferlegen, die Güterwagen des Zugangsberechtigten vor Fahrtantritt dahingehend zu überprüfen, ob ausschließlich Güterwagen in den Zug eingestellt wurden, mit denen der maximal zulässige Schallleistungspegel bei Einhaltung der im Fahrplanprofil festgelegten Geschwindigkeiten möglich ist.

(2) Soweit der Zugang zu Schienenwegen betroffen ist, setzen sich die zuständigen Behörden vor dem Erlass von Maßnahmen mit der zuständigen Regulierungsbehörde ins Benehmen.

§ 12

Zwangsgeld

Die nach diesem Gesetz zuständige Behörde kann ihre Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.

§ 13

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 3 Absatz 1 einen Güterwagen fährt oder fahren lässt,
2. entgegen § 7 Absatz 1 Satz 1 Schienenwegkapazität zuweist,
3. entgegen § 7 Absatz 2 Satz 1 eine Nutzung der Schienenwegkapazität zulässt,
4. entgegen § 7 Absatz 3 Satz 1 ein dort genanntes Geschwindigkeitsprofil nicht einhält,
5. entgegen § 7 Absatz 3 Satz 2 ein Geschwindigkeitsprofile nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig zugänglich macht,
6. entgegen § 8 Absatz 2 Satz 1 und 4 Daten nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig übermittelt,
7. entgegen § 8 Absatz 3 Daten nicht oder nicht mindestens zwölf Monate bereit hält.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 bis 3, 5 und 7 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro, in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 6 mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro und in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 4 mit einer Geldbuße bis zu zweitausend Euro geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

§ 14

Abweichungsfestigkeit

Von den in den § 10 getroffenen Regelungen des Verwaltungsverfahrens darf durch Landesrecht nicht abgewichen werden.

§ 15

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Ziel dieses Gesetzes ist, die Bevölkerung vor der vom Schienengüterverkehr ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkung Schallemission zu schützen.

Die Lärmbelastung der Bevölkerung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes erreicht vielfach Werte, die deutlich über den nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bei Aus- und Neubau von Verkehrswegen einzuhaltenden Immissionswerten liegen. Nach wie vor werden auch die auf 67 beziehungsweise 57 Dezibel (A) festgelegten Immissionsschwellenwerte des Lärmsanierungsprogramms überschritten.

Die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge sowie der Lärmvorsorge bedeutet, dass an bestehenden Schienenwegen eine schädliche Umwelteinwirkung vorliegt, vor der die Bevölkerung zu schützen ist. Vor diesem Hintergrund besteht Handlungsbedarf für eine Regelung, mit der die vom Schienengüterverkehr ausgehende Schallemission reduziert werden kann.

Eine wesentliche Ursache für die Schallemission im Schienengüterverkehr ist die Ausrüstung der Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen. Grauguss-Bremssohlen rauen beim Bremsen die Radlaufflächen der Räder auf. Durch raue Radlaufflächen entsteht im Betrieb mehr Schall als bei glatten Radlaufflächen. Raue Radlaufflächen verriffeln zudem die im Neuzustand glatten Laufflächen der Schienen. Raue Radlaufflächen und Riffeln auf den Laufflächen der Schienen verstärken gegenseitig die beim Abrollen des Rades entstehende Schallemission.

Der Verzicht auf die bisher üblichen Grauguss-Bremssohlen und deren Ersatz durch lärmmindernde Technologien, zum Beispiel durch Verbundstoff-Bremssohlen in Form der LL-Bremssohle (Low Noise Low Friction), würde zu einer deutlichen Minderung des vom Schienengüterverkehr ausgehenden Lärms führen. Der Bund fördert daher die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf eine zugelassene lärmmindernde Technik durch Zuwendungen mit einem Gesamtbetrag von bis zu 152 Millionen Euro nach Maßgabe der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Förderung von Maßnahmen der Lärmminderung an Bestandsgüterwagen im Rahmen der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (Förderrichtlinie laTPS). Weitere Anreize werden durch ein lärmabhängiges Trassenpreissystem des Eisenbahninfrastrukturunternehmens DB Netz AG für den größten Teil der in Deutschland betriebenen Schienenwege gesetzt.

Dieses Gesetz schließt an das Förderprogramm des Bundes an, dessen Förderzeitraum zum Fahrplanwechsel 2020/2021 am 12. Dezember 2020 endet.

Dieses Gesetz begrenzt die beim Betrieb von Güterwagen unvermeidlich entstehende Schallemission auf den Wert, der sich beim durchgängigen Einsatz von Eisenbahnfahrzeugen ergäbe, die dem derzeitigen Stand der Technik und den derzeitigen Inbetriebnahmekriterien entsprechen.

Die Regelung ist notwendig, weil auf andere Weise nicht erreicht werden kann, dass laute Güterwagen so betrieben werden, dass der von ihnen emittierte Schall nicht höher ist als die Schalle-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

mission von leisen Güterwagen, die für die Inbetriebnahme nachweisen mussten, dass sie dauerhaft die Emissionswerte nach der Technischen Spezifikation Interoperabilität Lärm (TSI Lärm) einhalten.

Die Regelung ist auch zum jetzigen Zeitpunkt erforderlich, weil anderenfalls für die Betreiber und Halter lauter Güterwagen keine Notwendigkeit besteht, ihre Güterwagen innerhalb der technischen Lebensdauer von vierzig bis fünfzig Jahren auf leisere Technologien umzurüsten. Zum Zeitpunkt des materiellen Wirksamwerdens dieses Gesetzes werden noch überwiegend Güterwagen im Einsatz sein, die vor Inkrafttreten der TSI Lärm in Betrieb genommen wurden. Mit diesem Gesetz wird der Zeitpunkt, zu dem die technisch mögliche Lärmminderung beim Betrieb von Güterwagen eintritt, auf einen deutlich früheren Zeitpunkt verschoben. Ohne diese Grenzwertsetzung würde sich die vom Schienengüterverkehr ausgehende Schallemission erst zur Mitte des Jahrhunderts soweit reduziert haben, dass das im Koalitionsvertrag festgelegte Ziel der Halbierung des Schienenverkehrslärms erreicht wäre. Wegen der rund vierzig- bis fünfzigjährigen Lebensdauer eines Güterwagens werden im Schnitt pro Jahr rund zwei Prozent des Bestands durch Neuwagen ersetzt. Dieser Austausch ist deutlich niedriger als bei anderen Verkehrsträgern.

Dieses Gesetz verbietet ab dem 13. Dezember 2020, dem ersten Tag der Netzfahrplanperiode 2020/2021, grundsätzlich den Betrieb lauter Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen.

Bereits zugelassene Güterwagen genießen nach den derzeit für Eisenbahnen geltenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität weitgehenden Bestandsschutz. Technisch mögliche und wirtschaftliche zumutbare Umrüstungen an zugelassenen Güterwagen zum Schutz der Umwelt können ordnungsrechtlich nicht durchgesetzt werden. Die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union haben aber die Möglichkeit, Emissionsobergrenzen festzulegen, die beim Betrieb von Schienenverkehrsmitteln einzuhalten sind.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der Einsatz lauter Güterwagen auf der öffentlichen regelspurigen Schieneninfrastruktur in Deutschland wird mit Beginn der Netzfahrplanperiode 2020/2021 am 13. Dezember 2020 verboten. Bei Vorliegen der im Gesetz genannten Voraussetzungen für Ausnahmen und Befreiungen bleibt der Betrieb lauter Güterwagen zulässig. Ausnahmen greifen, wenn durch betriebliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierung die Schallemission bei der Fahrt eines Güterzuges auf die maximal zulässige Schallemission begrenzt wird oder auf andere Weise, zum Beispiel durch Schallschutzmaßnahmen an der Infrastruktur oder an abseits von Wohnbebauung gelegenen Eisenbahnstrecken, die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung sichergestellt ist.

Befreiungen sind möglich

- für Güterwagen, für die es nachweisbar keine zugelassenen schallmindernden Austauschteile gibt, die an Stelle herkömmlicher Ersatzteile eingebaut werden können,
- für Güterwagen, die aus Gründen des historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden. Die Befreiung gilt für den Betrieb des vom Verbot befreiten Güterwagens an eisenbahnhistorischen oder touristischen Veranstaltungen und Fahrten einschließlich der jeweiligen Zu- und Abfahrt.

Es wird ein relativer Schallemissionsgrenzwert festgelegt, der beim Betrieb von Güterzügen nicht überschritten werden darf. Der relative Emissionsgrenzwert orientiert sich an den Schallemissi-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

onswerten, die beim Betrieb von Güterzügen ausgehen, welche ausschließlich mit Güterwagen gebildet wurden, die nach dem materiellen Wirksamwerden der Technischen Spezifikation Interoperabilität Lärm der Europäischen Union zugelassen wurden.

Mit Grauguss-Bremssohlen ausgerüstete Güterwagen können diesen Emissionsgrenzwert dann einhalten, wenn diese Güterwagen mit deutlich niedrigerer Geschwindigkeit betrieben werden als vergleichbare Güterwagen, die mit leiser Bremstechnik ausgerüstet sind.

Ferner enthält das Gesetz Regelungen zur Überwachung sowie zu Sanktionen bei Verstößen.

III. Alternativen

Das mit diesem Gesetz verfolgte Ziel ist nicht mit milderen Maßnahmen erreichbar. Zu dem mit diesem Gesetz festgelegten relativen Schallemissionsgrenzwert besteht keine Alternative.

Die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene weite Spreizung der Trassenpreise durch die Anlastung umweltbezogener Kosten führt nicht zwangsläufig dazu, dass laute Güterwagen, deren wirtschaftlich zumutbare Umrüstung technisch möglich wäre, umgerüstet oder ausgetauscht werden. Aufgrund des europaweiten Einsatzes von Güterwagen würde es ohne gesetzliche Regelung immer wieder vorkommen, dass laute Güterwagen auf dem Schienennetz in Deutschland zum Einsatz kommen. In diesen Fällen könnte es für den Betreiber betriebswirtschaftlich sinnvoll sein, die angelasteten umweltbezogenen Entgeltbestandteile in Kauf zu nehmen und einen lauten Güterwagen einzusetzen.

Zudem ist eine ausreichend weite Trassenpreisspreizung für die Betreiber der Schienenwege so gut wie nicht umsetzbar, da sich nach der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums durch die Anlastung umweltbezogener Kosten in Form einer Trassenpreisspreizung keine Erhöhung der Gesamterlöse der Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegenüber einem Preissystem ohne Anlastung umweltbezogener Entgeltbestandteile ergeben dürfen. Da nicht exakt planbar ist, welche Entgeltbestandteile in welcher Höhe anfallen, können die Trassenentgelte und deren umweltbezogenen Bestandteile nicht ausreichend sicher geplant und innerhalb einer Rechnungsperiode so ausgesteuert werden, dass alle regulatorischen Vorgaben erfüllt werden. Zudem sind einer Trassenpreisspreizung Grenzen gesetzt. Umweltbezogene Entgeltbestandteile sollen die Kosten des die Umwelt belastenden Verhaltens abbilden, müssen aber andererseits markttragfähig bleiben.

Die Einführung umweltbezogener Entgeltbestandteile ist zudem Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Soweit diese privatwirtschaftlich verfasst sind, ist die Entgeltgestaltung unternehmerische Aufgabe, die frei von staatlicher Einflussnahme erfolgt und lediglich der Aufsicht durch die Regulierungsbehörden unterliegt.

Generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen oder vor allem nächtliche Fahrverbote stellen ebenfalls keine geeignete Alternative dar. Generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen senken die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes und verlängern die Transportdauer. Sie sind in Ansehung der wirtschaftlich zumutbaren, von der Bundesrepublik Deutschland und anderen Staaten finanziell geförderten Umrüstung auf Verbundstoff-Bremssohlen sowie den von einem großen Teil des Eisenbahnsektors bereits getätigten und geplanten Investitionen in die Umrüstung und Austausch von Bestandsgüterwagen ungeeignet. Generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrverbote konterkarieren die bisher umgesetzten fahrzeugseitigen Maßnahmen zur Lärmminderung an der Quelle und verletzen den Vertrauensschutz der Unternehmen, die Güterwagen umgerüstet oder neue leise Güterwagen beschafft haben.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Auch ein Zuwarten auf den planmäßigen Ersatz der Bestandsgüterwagen durch neue leise Güterwagen ist nicht zumutbar, da die technische Lebensdauer der Eisenbahnfahrzeuge mehrere Jahrzehnte beträgt. Derzeit werden jährlich rund 1 bis 2 von Hundert der vorhandenen Güterwagen ersetzt. Damit dauerte die planmäßige Erneuerung des Fahrzeugparks rund 50 Jahre. Dieser Zeitraum ist mit Blick auf die Auswirkungen der vom Schienengüterverkehr ausgehenden Schallemission als zu lang zu bewerten.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Mit diesem Gesetz wird die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes auf dem Gebiet der Lärmbekämpfung aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes (GG) und des Rechts der Ordnungswidrigkeiten aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 GG (Strafrecht) in Anspruch genommen.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Die Regelungsinhalte dieses Gesetzes sind im europäischen Primärrecht nicht abschließend geregelt. Artikel 168 und Artikel 191 ff. des Vertrages über die Arbeitsweise der europäischen Union in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. Mai 2009 (AEUV) weisen der Europäischen Union keine ausschließliche Kompetenz in den Aufgabenfeldern Gesundheit und Umweltschutz zu. Maßgeblich ist somit das Sekundärrecht.

Insbesondere stehen die sich aus Artikel 168 und Artikel 191 AEUV ergebenden Kompetenzen der europäischen Union einer mitgliedsstaatlichen Regelungskompetenz hier nicht entgegen.

Nach Artikel 168 Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1 AEUV ergänzt die Union die Politik der Mitgliedsstaaten auf dem Gebiet des Gesundheitsschutzes. Die primäre Regelungskompetenz liegt bei den Mitgliedsstaaten.

Dieses Gesetz wird einen unmittelbaren Beitrag zur Verbesserung des Gesundheitsschutzes zu leisten. Die gesundheitlichen Risiken, die durch eine dauernde Exposition von Schienenverkehrslärm verursacht werden können, sind heutzutage allgemein anerkannt. Die Kausalität der Ursache eines konkreten Krankheitsbildes ausgehend von einer bestimmten Lärmdosis ist der Natur der Sache nicht nachweisbar. Allerdings gilt die Annahme eines signifikanten Anstiegs gesundheitlicher Risiken, sofern eine Exposition von Immissionswerten oberhalb der Vorgaben des Verkehrslärmschutzgesetzes vorliegt, im Vergleich zu Personen ohne entsprechende Exposition als gesichert. Dies gilt erst recht im Falle der Überschreitung der im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes vorgegebenen Auslösewerte.

Mit diesem Gesetz soll die vom Schienengüterverkehr ausgehende Schallemission und damit auch die auf die Anlieger einwirkende Schallimmission reduziert werden und somit ein unmittelbarer Beitrag zur Verbesserung des Gesundheitsschutzes geleistet werden.

Die Maßnahme, insbesondere das Betriebsverbot lauter Güterwagen ist auch geeignet, den Schutz der Gesundheit von Anliegern von Schienenwegen zu fördern.

Auch Artikel 191 AEUV in Verbindung mit der Richtlinie 2002/49 EG des Europäischen Parlaments und des Rates der Europäischen Union vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm steht einer mitgliedsstaatlichen Regelung der Betriebsführung im

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Schienengüterverkehr nicht entgegen. Die beim Betrieb von Güterzügen entstehende Schallemission stellt eine Umwelteinwirkung dar, die bei Erreichen und Überschreiten eines bestimmten Schallleistungspegels eine umweltschädliche Wirkung zur Folge hat.

Europäische Kommission, Europäisches Parlament und der Rat der Europäischen Union haben durch Richtlinien den Anspruch auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Zulassung und die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für Schienenfahrzeuge geregelt. Der Anspruch und die Möglichkeit auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland werden durch dieses Gesetz nicht eingeschränkt. Jedoch werden Art und Umfang der eisenbahnbetrieblichen Nutzung konkretisiert und ausgestaltet.

In der Richtlinie 2002/49 EG des Europäischen Parlaments und des Rates der Europäischen Union vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wird in Nummer 8 der Erwägungsgründe ausgeführt:

„Ebenso erforderlich sind gemeinsame Bewertungsmethoden für ´Umgebungslärm` und eine Begriffsbestimmung für ´Grenzwerte` unter Verwendung harmonisierter Indizes für die Bestimmung der Lärmpegel. Die konkreten Zahlen für die Grenzwerte sind von den Mitgliedsstaaten festzulegen, wobei unter anderem nach dem Grundsatz der Vorbeugung ruhige Gebiete in Ballungsräumen zu schützen sind.“

Die Zuständigkeit der Mitgliedsstaaten zur Festlegung von Grenzwerten für die Geräuschemissionen auch für den Eisenbahnverkehr lässt sich somit aus der Umgebungslärmrichtlinie herleiten, da diese eine Öffnungsklausel enthält.

Damit ist auch die Ausgestaltung und Konkretisierung der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur umfasst, da diese nicht durch europäisches Netzzugangsrecht und europaweit geltende Inbetriebnahmekriterien beschränkt ist. Dies lässt sich aus Antworten der Europäischen Kommission an Abgeordnete des Europäischen Parlamentes herleiten.

So hat die Kommission eine Anfrage des MdEP Jürgen Creutzmann, wie die EU zu Betriebsbeschränkungen stehe, um die Auswirkungen auf die Anwohnerinnen und Anwohner und die Natur zu begrenzen, am 2. Mai 2014 wie folgt beantwortet:

„Was den Schienenverkehrslärm anbetrifft, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die nationalen Maßnahmen zur Bekämpfung der Geräuschemissionen von Güterzügen nicht gegen den Grundsatz des freien Verkehrs von Dienstleistungen und Waren verstoßen, wenn sie gleichermaßen für alle Betreiber von Güterzügen gelten. Daher müssen nationale Regelungen einzeln auf ihre Vereinbarkeit mit dem Unionsrecht geprüft werden.“ (ABl C 375 vom 22. Oktober 2014).

Eine solche Prüfung hat insbesondere anhand der Vereinbarkeit mit den im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union geregelten Grundfreiheiten zu erfolgen.

Von den vier Grundfreiheiten der AEUV berührt dieses Gesetz die Warenverkehrsfreiheit, und die Dienstleistungsfreiheit im Verkehrssektor. Artikel 56 AEUV findet gemäß Artikel 58 Absatz 1 AEUV zwar keine unmittelbare Anwendung, die Dienstleistungsfreiheit im Verkehrssektor ist jedoch durch sekundärrechtliche Maßnahmen weitgehend verwirklicht. Artikel 58 Absatz 1 AEUV verweist auf den Titel „Der Verkehr“, der in Artikel 90 ff. geregelt ist. Der Schutz der menschlichen Gesundheit legitimiert nach Artikel 36 Satz 1 AEUV Eingriffe in die Grundfreiheiten. Diese werden durch das vorliegende Gesetz nicht unverhältnismäßig eingeschränkt.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Bei der zu treffenden Abwägungsentscheidung ist dem besonders hohen Schutzgut der menschlichen Gesundheit gegenüber einem Eingriff in die Grundfreiheiten der Wagenhalter und Eisenbahnverkehrsunternehmen Vorrang einzuräumen.

Die Einschränkungen für Wagenhalter und Eisenbahnverkehrsunternehmen werden durch das Gesetz so gering wie möglich gehalten. Die Wagenhalter und Eisenbahnverkehrsunternehmen können sich mit ausreichender Vorlaufzeit auf die Rahmenbedingungen einstellen, da die Einführung der Regelungen frühzeitig angekündigt wurde. Das Gesetz selbst wird erst ab dem 13. Dezember 2020 operativ umgesetzt. Zudem hat das Nachbar- und Transitland Schweiz ein Gesetz beschlossen, mit dem der Zugang lauter Güterwagen auf das Schweizer Schienennetz ab dem 1. Januar 2020 verboten wird.

Finanziell wird die Umrüstung vorhandener Güterwagen durch ein im Dezember 2012 wirksam gewordenes Förderprogramm der Bundesrepublik Deutschland unterstützt. Förderprogramme zur Beschleunigung der Umrüstung auf leise Bremssohlen wurden gleichermaßen in den Niederlanden und der Schweiz aufgelegt. Zudem hat die Europäische Union additive Fördermittel in ihrem Programm „Connecting Europe Facility“ bereitgestellt. Die Mehrkosten, die bei der Verwendung von LL-Bremssohlen anstelle von Grauguss-Bremssohlen anfallen, tragen die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhaltern nur zu einem Teil.

Mit Bekanntgabe des Förderprogramms „Lärmabhängiges Trassenpreissystem“ hat die Bundesrepublik Deutschland kommuniziert, dass nach Auslaufen ihres Förderprogramms eine ordnungsrechtliche Anschlussregelung erfolgen wird, die den mit dem Förderprogramm erreichten Umrüstungsstand sichern soll. Der achtjährige Förderzeitraum und die gleichzeitige Ankündigung einer ordnungsrechtlichen Regelung wurden bewusst gewählt, da dieser Zeitraum mit den Wartungs- und Instandhaltungsintervallen im Eisenbahnbereich korrespondiert.

Die Wagenhaltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten diesen zeitlichen Vorlauf dazu nutzen, um sich auf die mit diesem Gesetz eingeführten betriebsregulierenden Regelungen einzustellen. Es liegt in der Entscheidung der Wagenhalter und Eisenbahnverkehrsunternehmen, ob sie sich dem Anwendungsbereich dieses Gesetzes unterwerfen oder ob sie ihren Wagenbestand umrüsten bzw. Neubeschaffungen vornehmen. Zur Umrüstung stehen ausreichende Fördermittel zur Verfügung.

Für Güterwagen, die aus technischen Gründen nicht umgerüstet werden können besteht die Möglichkeit, eine Befreiung nach § 5 zu beantragen.

In § 7 des vorliegenden Gesetzes ist geregelt, dass bei Zweifeln, ob ein Güterzug laute Güterwagen umfasst zum Zeitpunkt der Trassenanmeldung eine Trasse mit geringerer Geschwindigkeit zu beantragen ist. Diese Regelung ist verhältnismäßig, da die Wagenhalter und Eisenbahnverkehrsunternehmen diese Folge mit geringen Mehrkosten für die Umrüstung ihrer Güterwagen mit Verbundstoff-Bremssohlen anstelle von Grauguss-Bremssohlen die Einschränkungen, vermeiden. Diese Mehrkosten werden zudem durch ein Förderprogramm der Bundesrepublik Deutschland anteilig ausgeglichen.

Es ist weiter zu berücksichtigen, dass Regelungsgegenstand dieses Gesetzes die Einhaltung der Grenzwerte der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 vom 26. November 2014 beziehungsweise des Beschlusses Nummer. 2011/229 der Europäischen Kommission vom 04. April 2011 (TSI Lärm) ist. Mildere, gleich geeignete Maßnahmen, die zu einer kurzfristigen Reduzierung der Lärmbelastung führen, sind nicht ersichtlich. Die Umrüstung lauter Güterwagen hat höhere Betriebskosten zur Folge. Daher besteht die Tendenz von Wagenhaltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen, die

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Umrüstung bis zum letztmöglichen Zeitpunkt hinauszuzögern. Förderprogramme und Bonus-/Malusregelungen im Trassenpreissystem können somit nur begleitend zu den gesetzlichen Regelungen als Instrument zur Minimierung des Schienenlärms eingesetzt werden. Die positiven Auswirkungen auf den Schutz der Anlieger vor Schienengüterverkehrslärm können durch diese begleitenden Maßnahmen nicht in demselben Maße erreicht werden wie es durch den gesetzlich geregelten Grundsatz eines Betriebsverbots lauter Güterwagen möglich ist.

Dieses Gesetz gilt für alle Zugangsberechtigten unabhängig von ihrem juristischen Sitz innerhalb bzw. außerhalb der Union und hat damit keine diskriminierende Wirkung.

Mit diesem Gesetz wird der durch die TSI-Lärm eingeleitete Prozess der Begrenzung und Reduzierung des Schienengüterverkehrslärms beschleunigt. Dabei wurden auch Bestandsgüterwagen einbezogen. Mehrkosten, die erfahrungsgemäß besonders in der Anfangs- und Umstellungsphase bei einem Technologiewechsel anfallen, fallen durch dieses Gesetz lediglich zu einem früheren Zeitpunkt an. Zudem wird die kostenträchtige Umstellungsphase verkürzt, in der die Kompatibilität verschiedener Technologien gewährleistet werden muss.

Das vorliegende Gesetz steht ferner im Einklang mit der Position der Europäischen Kommission.

Auf Fragen des MdEP Norbert Neuser hat die Europäische Kommission geantwortet, dass „nationale Maßnahmen zur Bekämpfung der Geräuschemission von Güterzügen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Fahrbeschränkungen zu bestimmten Tages- und Nachtzeiten nicht gegen den Grundsatz des freien Warenverkehrs verstoßen, wenn sie gleichermaßen für alle Betreiber von Güterzügen für Fahrten durch das nationale Hoheitsgebiet – unabhängig von der Herkunft dieser Betreiber – gelten und wenn sie keine erheblichen Auswirkungen haben, die den Grundsatz des freien Verkehrs in Frage stellen.“ (DE E-011284/2013 vom 18. November 2013). Diese Auffassung hat die Europäische Kommission mit einer Antwort auf eine weitere schriftliche Frage des MdEP Norbert Neuser bestätigt. (DE E-012383/2015 vom 19. November 2015).

Die Europäische Kommission bejaht mit dieser Aussage, dass die Anordnung von betriebsbeschränkenden Maßnahmen im Eisenbahnverkehr

zum Schutz vor Schienenverkehrslärm zulässig ist,

auf Ebene der Mitgliedsstaaten erfolgen kann,

nicht gegen den Grundsatz des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs verstößt, wenn sie für alle Zugangsberechtigten zur Eisenbahninfrastruktur gilt, unabhängig vom Ort der Niederlassung des Zugangsberechtigten,

keine Wettbewerbsverzerrung zur Folge hat,

unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zulässig ist.

Die Verpflichtung, beim Einsatz lauter Güterzüge, Trassen mit geringerer Geschwindigkeit zu beantragen und die Züge entsprechend dieser Trassenanmeldung und Trassenzuweisung zu betreiben, wird als verhältnismäßig im Sinne der von der Europäischen Kommission genannten Kriterien für die Zulässigkeit betriebsbeschränkender Maßnahmen im Schienengüterverkehr bewertet. Auch in den Niederlanden und der Schweiz wird der Einsatz leiser Güterwagen finanziell gefördert, so dass die Mehrkosten nur teilweise von den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhaltern zu tragen sind.

Der Umstand, dass es für den Zugang lauter Güterwagen auf die Schienenwege einer vorher zu beantragenden Befreiung bedarf, ist nicht unverhältnismäßig, da davon auszugehen ist, dass aufgrund der langen Vorlaufzeit bis zum materiellen Wirksamwerden dieses Gesetzes nur noch wenige laute Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz zum Einsatz kommen. Diese Entwicklung

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

kann aus den Anmeldungen zur Förderung der Umrüstung lauter Güterwagen nach dem Förderprogramm des Bundes hergeleitet werden. Diese Einschätzung basiert zudem auf einer Vielzahl entsprechender Absichtserklärungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhalter sowie deren Verbänden. Für die dann verbleibenden lauten Fahrzeuge, die nach dem Tag des materiellen Wirksamwerdens dieses Gesetzes noch zum Einsatz kommen sollen, wird die Verpflichtung zur Beantragung einer Befreiung als verhältnismäßig bewertet, da die Erteilung der Befreiung Dokumentations- und Informationscharakter für Behörden und Eisenbahninfrastrukturbetreiber hat. Durch die Beantragung einer Befreiung erhält die zuständige Behörde Kenntnis darüber, welche und wieviel Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz betrieben werden sollen, die nicht als leise einzustufen sind. Die zuständigen Behörden in Deutschland haben derzeit keine Kenntnis über die Anzahl lauter Güterwagen, die in EU-Mitgliedsstaaten oder anderen Staaten registriert sind, aber die grundsätzlich Zugang zu Schienenwegen in Deutschland haben. Durch die Pflicht, eine Befreiung zu beantragen, kann diese Informationslücke geschlossen werden. Die Behörde wird durch diese Kenntnis gegenüber Parlament und Bürgerinnen und Bürgern auskunftsfähig und kann dadurch transparentes Verwaltungshandeln ermöglichen.

Die Durchbrechung des Betriebsverbotes nach § 3 durch Ausnahmeregelungen für nicht schützenswerte Gebiete oder für Gebiete, in denen die Lärmimmission durch laute Güterwagen die für Aus- und Neubauvorhaben vorgegebenen Höchstwerte nicht überschreitet, reduziert die Einschränkungen für laute Güterwagen auf die Streckenabschnitte, an denen ein Schutzbedürfnis besteht.

Das Gesetz unterfällt nicht der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft. Es wird nicht festgelegt, wie ein Güterwagen hergestellt oder beschaffen sein muss. Es wird festgelegt, welche Emission von einem Güterwagen im Betrieb ausgehen darf. Die Güterwagen, die bei der Inbetriebnahme die Einhaltung der Anforderungen nach der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 vom 26. November 2014 beziehungsweise des Beschlusses Nummer 2011/229 der Europäischen Kommission vom 04. April 2011 (TSI Lärm) nachgewiesen haben, werden lediglich als Referenz herangezogen. Gleiches gilt für die beispielhafte Aufzählung der von Grauguss- auf Verbundstoff-Bremssohlen oder auf Scheibenbremsen umgerüsteten Güterwagen, bei denen ohne zusätzliche Nachweise davon ausgegangen wird, dass ihre Emissionswerte in einer mit Neuwagen vergleichbaren Größenordnung liegen.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Gesetz sieht keine Rechts- und Verwaltungsvereinfachung vor.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Eine nachhaltige Entwicklung ist Leitbild der Politik der Bundesregierung. Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit dem Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

Das Gesetz wird zur Senkung der vom Schienengüterverkehr ausgehenden Schallemission beitragen. Dies betrifft sowohl den als Mittelungspegel gebildeten Beurteilungspegel wie auch den maximalen Vorbeifahrtpegel je Zugfahrt. Die erwartete Lärmminderung wird die Akzeptanz insbe-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

sondere des Schienengüterverkehrs verbessern helfen und somit die Möglichkeit schaffen, das wachsende Güterverkehrsaufkommen auf die Schiene zu verlagern.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für die Bürger

Keiner.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es fällt einmaliger Umstellungsaufwand an. Dieser entsteht für die Einarbeitung in dieses Gesetz sowie für die Änderung der Arbeitsabläufe bei der Beantragung und Zuweisung von Schienenwegkapazität und wird einmalig auf 0,2 Millionen Euro geschätzt. Weiter entsteht Erfüllungsaufwand in Höhe von 16,9 Millionen Euro für die Umrüstung von Güterwagen von Grauguss- auf Verbundstoffbremssohlen.

Der Ermittlung des Erfüllungsaufwandes für die Umrüstung liegen folgende Fakten zu Grunde:

1. Aus Anlass der Vorbereitung eines Förderprogramms zur Umrüstung von Bestandsgüterwagen von Grauguss-Bremssohlen auf Verbundstoffbremssohlen haben das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Eisenbahnsektor im Jahr 2011 sich darauf verständigt, dass in Deutschland rund 183 000 Güterwagen mit Grauguss-Bremssohle auf Verbundstoff-Bremssohlen umzurüsten sind.
2. Bis August 2016 liegen Voranmeldungen zur Umrüstung für rund 166 000 Güterwagen vor.
3. Von den verbleibenden 17 000 Güterwagen werden 7 000 nicht umgerüstet, sondern durch Neuwagen ersetzt.
4. Es verbleiben 10 000 Güterwagen, deren Halter erst durch dieses Gesetz motiviert werden, ihre Güterwagen umzurüsten.
5. Die Umrüstmehrkosten je vierachsigem Güterwagen betragen 1 688 Euro.

Weiter entsteht jährlich zusätzlicher Erfüllungsaufwand, der auf 0,87 Millionen Euro geschätzt wird. Dieser entsteht bei der Beantragung und Zuweisung von Zugtrassen sowie bei der Mitwirkung und Bereitstellung von Unterlagen für Überwachungshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes. Der Erfüllungsaufwand wird auf 0,50 Euro je Zugtrasse geschätzt, jährlich werden rund 1,5 Millionen Güterzugtrassen beantragt und zugewiesen. Das Eisenbahn-Bundesamt geht von jährlich 12.000 zu überprüfenden Zugfahrten aus. Der Aufwand für die Erfüllung der Auskunfts- und Informationspflichten wird auf 10 Euro) je Abfrage geschätzt. Der jährliche Aufwand beläuft sich auf 0,12 Millionen Euro.

Es wird geschätzt, dass ab dem 13. Dezember 2020 täglich maximal zwanzig Güterzugtrassen für laute Güterzüge genutzt werden. In diesen Fällen verlängert sich die Fahrzeit durch langsame Geschwindigkeit, Führung über Umwegstrecken sowie Wartezeiten für die Überholungen durch schnellere Züge. Längere Fahrzeiten haben längere Personaleinsatzzeiten und längere Bindung der Eisenbahnfahrzeuge sowie der transportierten Güter zur Folge. Die daraus entstehenden Mehrkosten sind höher als die Mehrkosten, die durch den Einsatz leiser Güterwagen entstehen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Es wird davon ausgegangen, dass bis zum 13. Dezember 2020 nahezu alle auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes eingesetzten Güterwagen leise Güterwagen sein werden. Diese Einschätzung wird getragen durch das zum 1. Januar 2020 in der Schweiz in Kraft tretende absolute Verbot des Einsatzes von lauten Güterwagen. Die in der Schweiz zum Einsatz kommenden ab 2020 ausschließlich leisen Güterwagen befahren im Zu- und Ablauf in Deutschland liegende Schienenwege [vgl. Begründung Schweizer Bundesgesetz].

Die nicht im Verkehr mit der Schweiz eingesetzten Güterwagen werden ebenfalls zu nahezu einhundert Prozent umgerüstet sein. Zum einen ist seit 2012 der Einsatz lauter Güterwagen durch ein lärmabhängiges Trassenpreissystem der DB Netz AG teurer als der Einsatz leiser Güterwagen. Zum anderen wird die Umrüstung von Bestandsgüterwagen seit 2012 mit einem am 12. Dezember 2020 auslaufenden laufleistungsabhängigen Förderprogramm des Bundes bezuschusst. Soweit ein wirtschaftlich sinnvoller Einsatz auf dem deutschen Schienennetz nach 2020 erfolgen soll, ist die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf leise Bremstechnik oder der Ersatz lauter Güterwagen durch neu beschaffte leise wirtschaftlich sinnvoll.

Erfüllungsaufwand Wirtschaft					
	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		J = jährlich		E = einmalig	
		J	E	J	E
Aufwand aus Gesetzesanwendung (veränderte Arbeitsabläufe, Einrichten Datenbank)	1,5 Mio Zugtrassen	750 T€			200 T€
Auskunftspflichten gegenüber Aufsichtsbehörde	12 000 überprüfte Züge	120 T€			
Umrüstung von Güterwagen	10 000				16 800 T€

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Erfüllungsaufwand für den Bund

Der jährliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene fällt beim Eisenbahn-Bundesamt an und beträgt rd. 1,9 Millionen Euro. Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 0,1 Millionen Euro für den Aufbau einer Datenbank an. Der zusätzliche jährliche Personalbedarf beim Eisenbahn-Bundesamt beläuft sich auf 13,5 Stellen. Dabei handelt es sich um 2,5 Personalstellen des höheren Dienstes, 7 Personalstellen des gehobenen Dienstes und 4 Personalstellen des mittleren Dienstes. Für die Kostenermittlung wurden die vom Bundesministerium der Finanzen mit Schreiben vom 19. Mai 2016 bekannt gemachten Personal- und Sachkostensätze in der Bundesverwaltung für das Jahr 2015 zu Grunde gelegt. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Erfüllungsaufwand Bund					
	Fälle	Personalaufwand		Sachaufwand	
		J = jährlich		E = einmalig	
		J	E	J	E
Aufwand aus Gesetzesanwendung (Anfragen, allgemeine Auskünfte, Rechtsverfolgung, Datenbank)		1 148 T€	85 T€	324 T€	16 T€
Wagenbezogener Aufwand	6 000	311 T€		100 T€	
Streckenbezogener Aufwand (Schallberechnung)	133	39 T€		7 T€	

Erfüllungsaufwand für die Länder

Derzeit sind keine Schienenwege nicht bundeseigener Eisenbahnen bekannt, auf die dieses Gesetz Anwendung finden kann. Es entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand für die Kommunen

Keiner.

5. Weitere Kosten

Für die Wirtschaft, insbesondere für kleinere und mittlere Unternehmen, entstehen durch das Gesetz keine Kosten. Auswirkungen des Gesetzes auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen der Gesetzesänderungen wurden geprüft. Die Regelungen laufen gleichstellungspolitischen Zielen nicht zuwider.

Auswirkungen auf die demographische Entwicklung ergeben sich aus den im Entwurf vorgesehenen Regelungen nicht.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung des Gesetzes ist nicht vorgesehen.

Dieses Gesetz wird spätestens 5 Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Dabei wird die Bundesregierung in fachlich geeigneter Weise prüfen, ob und inwieweit die beabsichtigte Reduktion von Schallemissionen erreicht worden ist. Die Bundesregierung wird ferner untersuchen, wie sich der Erfüllungsaufwand für die Halter von Güterwagen entwickelt hat und ob die Entwicklung in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Regelungswirkungen steht. Die Evaluierung wird die Frage nach unbeabsichtigten Nebenwirkungen sowie nach der Akzeptanz und Praktikabilität der Regelungen einschließen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Die Auswirkungen dieses Gesetzes werden im Rahmen des in der 16. BImSchV festgeschriebenen und alle zehn Jahre vorzulegenden Berichts der Bundesregierung über den Verkehrslärmschutz beschrieben werden.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

B. Besonderer Teil

Zu § 1

§ 1 benennt den Anwendungsbereich. Zum Schienennetz zählen alle regelspurigen Schienenwege, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, einschließlich der Anschlussbahnen.

Zu § 2

§ 2 enthält und definiert Begriffe, die im Gesetz verwendet werden.

Zu § 3

In § 3 Absatz 1 wird die Verbotsregelung getroffen. Das Verbot gilt ab dem 13. Dezember 2020, dem ersten Tag der Netzfahrplanperiode 2020/2021.

In § 3 Absatz 2 werden durch eine gesetzliche Fiktion umgerüstete und umgebaute Güterwagen den Güterwagen gleichgestellt, die bei ihrer Inbetriebnahme nachweisen mussten, dass sie im Betrieb die in der TSI Lärm festgelegten Emissionswerte nicht überschreiten.

In Absatz 3 werden durch eine gesetzliche Fiktion Personenzüge, in die Güterwagen eingestellt sind, reinen Güterzügen gleich gestellt. Mit dieser Regelung soll vermieden werden, dass durch Bildung gemischter Züge das Ziel dieses Gesetzes unterlaufen wird.

Zu § 4

In § 4 wird geregelt, unter welchen Voraussetzungen laute Güterwagen trotz des Verbots in § 3 Absatz 1 weiter betrieben werden können.

Nummer 1 erlaubt den Betrieb lauter Güterwagen, wenn diese mit einer niedrigen Geschwindigkeit betrieben werden und dadurch der längenbezogenen Schallleistungspegel dieses Güterzuges nicht größer ist als der eines in der Zusammensetzung übereinstimmenden Güterzuges, der ausschließlich mit leisen Güterwagen gebildet ist. Diese Regelung steht im Einklang mit dem wesentlichen Ziel dieses Gesetzes, die Bevölkerung vor dem technisch und wirtschaftlich vermeidbaren Lärm zu schützen, der von Güterzügen ausgeht, in die Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen eingestellt sind. Da neben der Umrüstung auch durch niedrige Fahrgeschwindigkeit eine Lärmminderung an der Quelle erreicht wird, ist es konsequent, bei reduzierter Geschwindigkeit den Einsatz von lauten Güterwagen zu erlauben. Die aus der niedrigen Geschwindigkeit sich vor allem bei hochbelasteten Schienenwegen ergebenden Konflikte bei der Zuweisung und Nutzung von Schienenwegkapazität sind mit Mitteln des Eisenbahnregulierungsrechts zu lösen. Bei gering ausgelasteten Schienenwegen ergeben sich durch die geringere Geschwindigkeit eines Zuges keine Kapazitätsprobleme.

Nummer 2 lässt Ausnahmen von dem Verbot nach § 3 Absatz 1 für die Fälle zu, in denen auch beim Betrieb mit lauten Güterwagen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung nicht überschritten werden. Dies ist der Fall auf Schienenwegen, bei deren Bau die Grenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung einzuhalten waren, also vor allem Neubauten nach in Kraft treten der Verkehrslärmschutzverordnung. Dies kann aber auch für Schienenwege zutreffen, die so gelegen sind, dass der von ihnen ausgehende Schall keine Anlieger von Schienenwegen trifft, z.B. an unbesiedelten Streckenabschnitten, oder für Schienenwege, an denen die Anlieger durch lärmabschirmende Bebauung mit nicht schutzwürdigen Nutzungen oder die Topografie vor dem vom Schienengüterverkehr ausgehenden Lärm so geschützt sind, dass sie nicht höher als

nach der Verkehrslärmschutzverordnung zulässig dem Lärm ausgesetzt sind. Eine generelle Ausweitung der Immissionsgrenzwerte auf unverändert fort bestehende Eisenbahnstrecken des Bestandes, die vor Inkraftreten der Verkehrslärmschutzverordnung in Betrieb genommen worden sind, ist mit dieser Regelung nicht verbunden.

Zu § 5

In § 5 wird geregelt, unter welchen Voraussetzungen die zuständige Behörde eine Befreiung vom Betriebsverbot für laute Güterwagen erteilen kann.

Zu Absatz 1

Eine Befreiung kann erteilt werden

a) nach Nummer 1, wenn es für den zu befreienden Güterwagen keine zugelassene Technologie gibt, bei deren Verwendung die beim Betrieb des Güterwagens entstehende Schallemission auf den Wert eines leisen Güterwagens sinken würde.

   Diese Regelung zielt auf Güterwagenbauarten, deren Räder mit Durchmessern von 840 mm und weniger deutlich kleiner sind als die üblichen Güterwagenradsätze. Für diese Radsätze gibt es bisher keine zugelassenen Verbundstoff-Bremssohlen, die als Ersatz für die bisher verwendeten Grauguss-Bremssohlen verwendet werden könnten. Hiervon sind nach derzeitigem Kenntnisstand rund 6 000 Güterwagen betroffen. Kein Befreiungsgrund ist die mangelnde Verfügbarkeit einer zugelassenen Technologie, zum Beispiel wegen Lieferengpässen. Gleiches gilt, wenn in dem Güterwagen Bauteile verwendet werden, für die es aus Gründen, die in der Bauart des Bauteiles liegen, keine Zulassung für die Verwendung von Verbundstoff-Bremssohlen gibt. Hierunter fallen zum Beispiel Radsätze mit Radreifen, die aus Gründen der Wärmeabführungen nicht mit Verbundstoff-Bremssohlen betrieben werden können. Hier bestünde die Möglichkeit, Vollscheibenräder zu verwenden, die mit Verbundstoff-Bremssohlen gebremst werden dürfen.

b) nach Nummer 2, wenn es sich um Güterwagen handelt, die aus Gründen des historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden. Die Begriffe finden sich in § 1 Absatz 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt die Befristung einer Befreiung eines Güterwagens vom Betriebsverbot nach Nummer 1. Für Fälle nach Nummer 1 wird die Befreiung bis zum Ende der Netzfahrplanperiode der fünften Netzfahrplanperiode erteilt, die auf die Netzfahrplanperiode folgen, in der die Befreiung erteilt wird.

Die zeitliche Befristung der Befreiung ist geboten, weil durch die technische Weiterentwicklung damit gerechnet werden kann, dass es in Zukunft für weitere Wagenbauarten Lärm mindernde Technologien geben wird, deren Verwendung anstelle herkömmlicher Technologien für den Wagenhalter zumutbar ist. Gleiches gilt hinsichtlich des Betriebs von Güterwagen für lokale und regionale Eisenbahninfrastrukturnetze.

Zu Absatz 2

Für Fälle nach Nummer 2 wird die Befreiung unbefristet erteilt. Eine zeitliche Befristung ist nicht geboten, weil Ziel der historischen Erhaltung von Güterwagen die weitgehende Belassung im Originalzustand oder im letzten Betriebszustand ist. Zudem ist der Anteil dieser Fahrzeuge an der

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Lärmemission des Schienengüterverkehrs so gering, dass von diesen keine Schallemissionen in gesundheitsgefährdendem Umfang ausgehen.

Zu § 6

Mit § 6 wird das Berechnungsverfahren nach Anlage 2 der 16. BImSchV als Verfahren zur Berechnung der Schallemission und Schallimmission bei der Umsetzung dieses Gesetzes festgelegt.

Zu Absatz 1

Die beim Betrieb von Schienenfahrzeugen entstehende Schallemission und die daraus herzuleitende Schallimmission wird berechnet. In Absatz 1 werden die Parameter festgelegt, die bei der Ermittlung des maximal zulässigen Emissionspegels zu berücksichtigen sind. Der maximal zulässige Emissionspegel eines lauten Güterzuges wird durch Berechnung des Emissionspegels eines vergleichbaren leisen Zuges ermittelt, der anstelle des tatsächlich eingesetzten Zuges mit lauten Güterwagen hätte verkehren können. Als Schienenzustand wird wie in Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung ein Schwellengleis ohne Schallminderungstechniken am Gleis angenommen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 verweist auf das in Anlage 2 zur 16. BImSchV festgelegte Berechnungsverfahren sowie die dort festgelegten Kennwerte, die zur Ermittlung der für die Durchführung des Gesetzes relevanten Daten herangezogen werden sollen. Zudem werden weitere Parameter festgelegt, die bei der Ermittlung des Vergleichswertes zu berücksichtigen sind. Diese sind neben der Geschwindigkeit der Zustand der Schienenlaufflächen und des Oberbaus. Hier wird auf den Standard Bezug genommen, der den Kennwerten nach Anlage 2 zur 16. BImSchV zugrunde gelegt ist.

Zu Absatz 3

Dieser Absatz legt fest, dass ein einzelner lauter Güterwagen in einem Zug dazu führt, dass alle anderen im Zug eingestellten Güterwagen ebenfalls als laute Güterwagen bewertet werden. Diese Regelung vereinfacht die Anwendung der Ausnahmefälle nach § 4 Nummer 1. Im Ergebnis wird dadurch die Ermittlung der zulässigen niedrigen Geschwindigkeit für Züge mit lauten Güterwagen vereinfacht.

Zu § 7

Zu Absatz 1

In Absatz 1 werden die Pflichten der Zugangsberechtigten und der Betreiber der Schieneninfrastruktur bei der Beantragung von Schienenwegekapazität festgelegt. Grundsätzlich dürfen die Zugangsberechtigten nur Zugtrassen beantragen, die so konstruiert sind, dass mit dem für die geplante Zugfahrt für den Einsatz vorgesehenen Fahrzeugen die maximal zulässigen Emissionswerte nach diesem Gesetz eingehalten werden. Bei Ungewissheit über die zum Einsatz kommenden Güterwagen haben Zugangsberechtigte Schienenwegekapazität zu beantragen, die es ermöglicht, auch mit lauten Güterwagen ohne Überschreiten der maximal zulässigen Schallemission die zugewiesene Schienenkapazität zu nutzen. Die Betreiber der Schieneninfrastruktur dürfen nur Zugtrassen zuweisen, die diese Bedingung erfüllen. Ausnahmen sind vorgesehen, wenn die lauten Güterwagen ausschließlich solche sind, für die eine Befreiung nach § 5 erteilt ist.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt, dass die die Betreiber der Schienenwege den Zugang von Güterzügen mit lauten Güterwagen nur zulassen dürfen, wenn eine der in § 4 genannten Ausnahmen vorliegt oder nach § 5eine Befreiung für die lauten Güterwagen erteilt wurde. Satz 2 verpflichtet die Betreiber der Schienenwege zu regelmäßigen stichprobenartigen Kontrollen, um sicherzustellen, dass die Schienenwegkapazität nur von Güterzügen genutzt wird, die mit Güterwagen gebildet sind, mit denen die maximal zulässige Schallemission nicht überschritten wird.

Zu Absatz 3

§ 7 verpflichtet die Zugangsberechtigten, deren laute Güterwagen aufgrund einer Befreiung mit betrieblichen Einschränkungen Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erhalten haben, die Geschwindigkeitsprofile einzuhalten, die ihnen das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Einhaltung der Schallemissionsgrenzwerte vorgegeben hat. Damit soll erreicht werden, dass auf Streckenabschnitten, die aus Lärmschutzgründen mit niedrigerer Geschwindigkeit als der üblichen Streckengeschwindigkeit befahren werden müssen, ein Verstoß gegen die in den Fahrplanunterlagen vorgegebenen Höchstgeschwindigkeiten als Ordnungswidrigkeit geahndet werden kann. Satz 2 legt fest, dass die Zugangsberechtigten den Triebfahrzeugführern vor Fahrtantritt die mit den Fahrplanunterlagen erstellten Geschwindigkeitsprofile zugänglich machen müssen.

Zu § 8

Zu Absatz 1

In Absatz 1 werden die Informationspflichten der zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber dem Betreiber der Schienenwege festgelegt. Es besteht eine Verpflichtung, den Einsatz lauter Güterwagen gegenüber dem Betreiber der Schienenwege zu offenbaren, die beabsichtigte Einstellung befreiter Güterwagen in den Zug bei der Beantragung von Schienenwegkapazität anzuzeigen und bei der Nutzung nachzuweisen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt, zu welchen Sachverhalten die Betreiber der Schienenweg und die Zugangsberechtigten den zuständigen Behörden Auskunft erteilen müssen. Ebenso geregelt werden Art und Weise der Datenübermittlung, die Auskunftspflichtigen tragen die Kosten der Bereitstellung und Übermittlung der Daten.

Zu Absatz 3

Absatz 3 regelt Kostentragungspflicht, Übermittlungswege sowie Art und Aufbereitung der zu übermittelnden Daten.

Zu Absatz 4

Absatz 4 legt die die Zeitdauer fest, für die die Daten zur Auskunftserteilung bereit zu halten sind.

Zu § 9

Die Zuständigkeit für die Durchführung und Überwachung dieses Gesetzes wird für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes dem Eisenbahn-Bundesamt, für Schienenwege der nicht bundeseigenen Eisenbahnen den jeweils zuständigen Länderbehörden übertragen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zu § 10

In § 10 werden Art und Weise der Prüfung, sowie örtlicher und zeitlicher Überwachungsbereich festgelegt.

Zu Absatz 1

Absatz 1 legt fest, dass für mehrere Streckenabschnitte im Schienennetz eines Betreibers der Eisenbahninfrastruktur für einen gesamten Tag zu nachträglich zu überprüfen ist, ob die Bestimmungen dieses Gesetzes im Eisenbahnbetrieb eingehalten wurden. Auf dem deutschen Schienennetz können durch eine Überwachung an fünfzehn bis zwanzig Standorten etwa siebzig bis achtzig von Hundert aller Zugfahrten erfasst werden. Diese Punkte liegen an den Hauptabfuhrstrecken, über die der größte Teil des innerdeutschen und grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs abgewickelt wird. Die zuständigen Behörden werden durch dieses Gesetz angewiesen, für Zugfahrten an diesen Standorten eine Überprüfung vorzunehmen. Die Überprüfung kann nachträglich, also nach der Nutzung der Schienenwegkapazität, erfolgen. Da unmittelbare Handlungsbefugnisse für den Fall eines Verstoßes nicht vorgesehen sind, ist eine Überprüfung zum Zeitpunkt der Zugfahrten entbehrlich.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt, dass auch das Verfahren der Trassenbeantragung und Trassenzuweisung nachträglich zu überprüfen ist. Die Überwachung kann hinsichtlich der Häufigkeit und der zu überprüfenden Streckenabschnitte an den Kriterien in Absatz 1 orientieren.

Zu Absatz 3

Eine einmalige Überprüfung nach Absatz 1 und Absatz 2 je Kalendervierteljahr ist verpflichtend. Die zuständigen Behörden können bei Bedarf häufiger kontrollieren. Dies dürfte insbesondere nach dem Wirksamwerden des Verbots ab dem 13. Dezember 2020 angezeigt sein, um eine Durchsetzung dieses Gesetzes zu unterstützen und Erfahrungswerte über die Häufigkeit und örtlichen Schwerpunkte von Verstößen zu sammeln.

Zu § 11

Zu Absatz 1

Absatz 1 ermächtigt die zuständige Behörde, bei wiederholten Verstößen gegen dieses Gesetz an bestimmten Streckenabschnitten für diesen Streckenabschnitt Höchstgeschwindigkeiten oder nächtliche Fahrverbote für Güterzüge festzulegen. Bei mehrfach wiederholten Verstößen gegen dieses Gesetz an dem gleichen Streckenabschnitt kann davon ausgegangen werden, dass die Verhängung von Ordnungsstrafen nicht ausreicht, um Verstöße gegen dieses Gesetz zu unterbinden.

Weiter kann die zuständige Behörde den Betreiber der Schienenwege verpflichten, bei einzelnen von der Behörde benannten Zugangsberechtigten beim Zugang zu kontrollieren, ob der Zug nur mit Güterwagen gebildet ist, mit denen die maximal zulässige Schallemission nicht überschritten wird.

Diese Maßnahme ist gegenüber der Verhängung von Ordnungsstrafen nachrangig und stellt die ultima ratio dar, wenn es um die Durchsetzung dieses Gesetzes geht.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zu Absatz 2

Das Benehmenserfordernis mit der nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz zuständigen Regulierungsbehörde trägt dem Umstand Rechnung, dass Maßnahmen nach diesem Gesetz zugangsrelevanten Charakter haben können.

Zu § 12

§ 12 verweist für die Durchsetzung der getroffenen Anordnungen auf die für Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften und legt den Höchstbetrag für die Verhängung eines Zwangsgeldes fest.

Zu § 13

Zu Absatz 1

Absatz 1 benennt die mit einer Geldbuße bewehrten Handlungen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 legt den Bußgeldrahmen fest. Die in § 13 Absatz 1 Nummern 1 bis 3, 5 und 7 bewehrten Verstöße wirken unmittelbar emissionserhöhend. Ein Strafrahmen bis zu fünfzigtausend Euro ist in Ansehung des ausschließlich gewerblichen Charakters des Schienengüterverkehrs angemessen. Demgegenüber werden Verstöße gegen die Pflicht zur Bereitstellung und Aufbewahrung von Fahrplanunterlagen, Wagenlisten oder Befreiungsnachweisen - § 13 Absatz 1 Nummer 6 - als weniger schädlich bewertet und der Strafrahmen auf maximal dreißigtausend Euro festgelegt. Der Strafrahmen wird in Ansehung der Besonderheiten des Schienenverkehrs bei der Planung und Dokumentation der einzelnen Zugfahrt als angemessen bewertet. In § 13 Absatz 1 Nummer 5 werden Verstöße der Triebfahrzeugführer gegen dieses Gesetz mit einem Bußgeld bewehrt. Der Strafrahmen wird mit Blick auf die Arbeitnehmereigenschaft und Weisungsgebundenheit der Triebfahrzeugführer mit zweitausend Euro als angemessen bewertet.

Zu Absatz 3

Absatz 3 überträgt die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten auf die für das Verwaltungsverfahren zuständigen Behörden.

Zu § 14

In § 14 ist geregelt, dass die zuständigen Länderbehörden von dem in § 10 vorgesehenen Verfahren nicht abweichen dürfen.

Zu § 15

Die Norm regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Operativ umgesetzt wird das Gesetz ab dem 13. Dezember 2020.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG

Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (NKR-Nr. 3842 BMVI)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Kein Erfüllungsaufwand
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand: *Davon aus Informationspflichten:* Einmaliger Erfüllungsaufwand: *Einmaliger Erfüllungsaufwand pro Fall:*	 Ab 2021 870.000 Euro *Ab 2021 870.000 Euro* 17,1 Mio. Euro *1.688 Euro*
Verwaltung Bund Jährlicher Erfüllungsaufwand Einmaliger Erfüllungsaufwand	 1,9 Mio. Euro 100.000 Euro
Evaluation	Das Ressort wird das Vorhaben nach spätestens fünf Jahren evaluieren. Dabei wird es in fachlich geeigneter Weise prüfen, ob und inwieweit die beabsichtigte Reduktion von Schallemissionen erreicht worden ist.
‘One in one out’-Regel	Im Sinne der ‚One in one out‘-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „In“ in Höhe von 870.000 Euro dar.
Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

II. Im Einzelnen

Mit dem Vorhaben soll die Bevölkerung, die in der Nähe von Schienenwegen lebt, vor Schallemissionen geschützt werden. Diese erreichen dort vielfach Werte, die gegen die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) verstoßen. Hauptursache für die Schallemissionen ist die Verwendung sogenannter Grauguss-Bremssohlen in Güterwagen. Grauguss-Bremssohlen rauen die Radlaufflächen der Räder auf, was zu höheren Schallemissionen führt.

Um die Halter von Güterwagen zu einer Umrüstung auf „Flüsterbremsen“ (LL-Bremssohlen) zu bewegen, legte der Bund im Jahr 2011 ein Förderprogramm auf, das bis zum 12. Dezember 2020 läuft und insgesamt bis zu 152 Mio. Euro umfasst. Ein weiterer Anreiz zur Verwendung leiser Güterwagen besteht seit der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems.

Ab dem 13. Dezember 2020 sollen laute Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen schließlich verboten werden. Befreiungen von dem Verbot sind möglich für Güterwagen,

- für die es nachgewiesenermaßen keine schallmindernden Austauschteile gibt, und
- die aus historischem Interesse oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.

Flankierend erhält das Eisenbahn-Bundesamt Überwachungs- und Sanktionskompetenzen.

II.1 Erfüllungsaufwand

Das Regelungsvorhaben hat für **Bürgerinnen und Bürger** keine Auswirkungen.

Wirtschaft

Der **jährliche Erfüllungsaufwand** für die **Wirtschaft** erhöht sich um insgesamt 870.000 Euro. Ab dem Inkrafttreten des Verbots müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Beantragung von Trassen zusätzliche Angaben zu Lärmemissionen machen. Bei jährlich beantragten 1,5 Mio. Güterzugtrassen ergibt sich ein Erfüllungsaufwand von 750.000 Euro (0,50 Euro pro Fall). Weiterer jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 120.000 Euro entsteht durch Überwachungsmaßnahmen des Eisenbahn-Bundesamtes, im Zuge derer die Eisenbahnverkehrsunternehmen Auskünfte erteilen müssen. Bei geschätzten 12.000 Überprüfungen rechnet das Ressort mit 10 Euro Kosten pro Fall.

Darüber hinaus entsteht **einmaliger Erfüllungsaufwand** von insgesamt rund 17,1 Mio. Euro. Dieser wird in erster Linie durch Umrüstungsmaßnahmen, die aufgrund des Verbotes lauter Güterwagen erforderlich werden, verursacht (rund 16,9 Mio. Euro). Die Anzahl der noch umzurüs-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

tenden Güterwagen (10.000) berechnet das Ressort nachvollziehbar wie folgt: Zu Beginn des Förderprogrammes im Jahr 2011 betrug die Zahl der Güterwagons mit Grauguss-Bremssohlen 183.000. Aufgrund des Förderprogrammes und des lärmabhängigen Trassenpreissystems ist zum jetzigen Zeitpunkt bereits etwa die Hälfte aller betroffenen Güterwagons (91.500) auf LL-Bremssohlen umgerüstet. Für weitere 74.500 Güterwagen liegt ein Bewilligungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes zur Förderung vor. Diese werden vor Inkrafttreten des Verbotes umgerüstet. Von den verbleibenden 17.000 Güterwagons werden schätzungsweise 7.000 nicht umgerüstet, sondern vor Inkrafttreten des Verbotes ausgemustert. Für Neuanschaffungen entstehen durch das mit dem Regelungsvorhaben eingeführte Verbot keine Mehrkosten, da Neuwagen bereits nach heute geltender Rechtslage mit LL-Bremssohlen ausgerüstet werden müssen.

Bei den Umrüstungskosten pro Wagon hat das Ressort einen Betrag von 1.688 Euro zu Grunde gelegt. Dieser beruht auf einer Vereinbarung des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Deutschen Bahn AG vom 5. Juli 2011, in der die Eckpunkte des Förderprogramms fixiert wurden. Für die 10.000 noch umzurüstenden Güterwagen entsteht daher ein Gesamtaufwand von etwa 16,9 Mio. Euro.

Rund 200.000 Euro einmaliger Erfüllungsaufwand entstehen den Haltern von Güterwagen dadurch, dass sie bei der Anmeldung von Trassen auch Angaben zu Lärmemissionen machen zu müssen. Es werden einmalige Änderungen bei den Arbeitsabläufen zur Vorbereitung der Trassenanmeldungen erforderlich.

Verwaltung (Bund, Länder/Kommunen)

Für die **Verwaltung** erhöht sich der **jährliche Erfüllungsaufwand** um etwa 1,9 Mio. Euro. Der Erfüllungsaufwand entsteht ausschließlich beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) aufgrund der neuen Überwachungs- und Sanktionskompetenzen. Für deren Wahrnehmung benötigt das EBA insgesamt 13,5 (Plan-)Stellen (2,5 im höheren, 7 im gehobenen und 4 im mittleren Dienst).

Darüber hinaus entsteht ein **einmaliger Erfüllungsaufwand** in Höhe von 100.000 Euro, da das EBA zur Überwachung der Einhaltung des Verbots lauter Güterwagen eine Datenbank aufbauen muss.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

II.2 Evaluation

Das Ressort wird das Vorhaben nach spätestens fünf Jahren evaluieren. Dabei wird die es in fachlich geeigneter Weise prüfen, ob und inwieweit die beabsichtigte Reduktion von Schallemissionen erreicht worden ist.

II.3 ‚One in one out'-Regel

Im Sinne der ‚One in one out'-Regel stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „In" in Höhe von 870.000 Euro dar.

Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Anlage 3

Stellungnahme
des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 953. Sitzung am 10. Februar 2017 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

   a) Der Bundesrat begrüßt ausdrücklich die Absicht der Bundesregierung, laute Güterwagen ab Dezember 2020 zu verbieten und unterstützt daher grundsätzlich die vorliegende Verbotsregelung für laute Güterwagen. Die Minderung der Lärmemissionen aus dem Schienengüterverkehr ist ein wichtiges umweltpolitisches Ziel und kann für eine Vielzahl von vom Schienenlärm betroffenen Menschen eine Verbesserung bedeuten.

   b) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, um eine möglichst lineare und vollständige Umrüstung bis 2020 zu erreichen, die angekündigte Evaluierung der Umrüstung nun unverzüglich vorzunehmen und für den Fall, dass nicht 50 Prozent aller in Deutschland verkehrender Güterwagen mit lärmmindernden Bremssystemen ausgerüstet sein sollten, entsprechend der Vereinbarung im Koalitionsvertrag ordnungsrechtliche Maßnahmen, wie beispielsweise Durchfahrtsverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen, an hochbelasteten Streckenabschnitten für 2017 vorzubereiten. Der Bundesrat erinnert diesbezüglich an seinen Beschluss vom 18. Dezember 2015, BR-Drucksache 551/15 (Beschluss).

   c) Der Bundesrat bittet, 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.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

d) Der Verkehrsanteil des Schienengüterverkehrs muss im Hinblick auf den Klimaschutz und weitere verkehrs- und umweltpolitische Ziele dauerhaft gesteigert werden. Der Bundesrat sieht hierfür in der Einführung technischer Innovationen auch zur Emissionsminderung, wie dem Einsatz von Güterwagen mit lärmarmen Bremsen, eine wichtige Voraussetzung.

e) Der Bundesrat begrüßt die angekündigte Absicht des Bundes, ein bundes-weites Netz von Monitoringstationen für Schienenverkehrslärm einzu-richten. Er bittet die Bundesregierung, die Stationen technisch so auszustatten, dass zum einen die Wirksamkeit der Verbotsregelung für graugussklotzgebremste Güterwagen überprüft und zum anderen die Entwicklung des Schienenverkehrslärms insgesamt erfasst werden können. Der Bundesrat hält es für erforderlich, den dauerhaften Betrieb eines Monitorings für Schienenverkehrslärm im Hinblick auf Zielrichtung, Ausgestaltung und Rechtsfolgen auf eine verbindliche Grundlage zu stellen und bittet die Bundesregierung eine entsprechende gesetzliche Regelung zu schaffen.

2. Zu § 1

In § 1 sind die Wörter "einschließlich der Anschlussbahnen" durch die Wörter "von Betreibern der Schienenwege" zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung regelt den Anwendungsbereich des Gesetzes unter Verwendung von Begriffen aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), das keine Legaldefinition von Anschlussbahnen enthält.

Für die beabsichtigte Anreizwirkung zur Umrüstung von lauten Güterwagen ist es ausreichend, den Anwendungsbereich des Gesetzes auf die linienförmigen Eisenbahnstrecken zu begrenzen, auf denen überörtliche Zugfahrten stattfinden. Schienenwege in Serviceeinrichtungen und deren Betreiber sind ebenso wie nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen auszunehmen.

3. Zu § 5 Absatz 3

§ 5 Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 sind die Wörter "Absatzes 1 Nummer 3" durch die Wörter "Absatzes 1 Nummer 2" zu ersetzen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

b) In Satz 2 sind die Wörter "Absatzes 1 Nummer 3" durch die Wörter "Absatzes 1 Nummer 2" zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Änderung. Der im Entwurf vorgesehene Verweis auf Absatz 1 Nummer 3 führt ins Leere. Dass die Änderung dem Gewollten entspricht, geht auch aus der Begründung hervor.

4. Zu § 9

In § 9 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

"Zuständige Behörde für die Durchführung und Überwachung dieses Gesetzes ist das Eisenbahn-Bundesamt im Falle von Schienenwegen, Fahrzeughaltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen, die seiner Aufsicht unterliegen."

Begründung:

Dadurch dass voraussichtlich ein größerer Teil der nichtbundeseigenen Schienenwegbetreiber künftig einer Sicherheitsgenehmigung bedarf und deshalb vom Eisenbahn-Bundesamt beaufsichtigt wird, würde sich die Aufsicht bei den betreffenden Strecken auf zwei Behörden aufteilen, was unzweckmäßig wäre. Weiter ist es erforderlich, auch die Fahrzeughalter und Eisenbahnverkehrsunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung benötigen, anzusprechen. Außerdem ist es wirtschaftlicher, die für die Anwendung des Gesetzes notwendigen Ressourcen möglichst nur bei einer Aufsichtsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt, zu bündeln.

5. Zu § 10 Absatz 3

§ 10 Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 sind die Wörter "für Eisenbahnen des Bundes" durch die Wörter "nach § 9 Satz 1" zu ersetzen.

b) Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

"Die nach § 9 Satz 2 zuständigen Behörden führen die Prüfung für Güterzüge durch, die nicht auf Schienenwege unter Überwachung der zuständigen Behörde nach § 9 Satz 1 übergehen."

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Begründung:

Folgeänderung zur Änderung von § 9 Satz 1.

Laut Gesetzesbegründung der Bundesregierung gibt es keine Schienenwege der nicht bundeseigenen Eisenbahnen, auf die das Gesetz Anwendung findet. Es seien bisher keine Schienenwege nicht bundeseigener Eisenbahnen bekannt, auf denen Schienengüterverkehr in einem Umfang stattfindet, der zu einer Überschreitung der Lärmemissionsgrenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung führt (vgl. Antwort Bundesregierung BT-Drucksache 18/10313 Nummer 59). Vor diesem Hintergrund ist nicht verständlich, warum die für nicht bundeseigene Eisenbahnen zuständige Behörde mindestens einmal im Kalenderjahr eine jährliche Prüfung anhand von Wagenlisten und Fahrplanunterlagen (vgl. Absatz 1) durchführen muss. Die Entscheidung, wann bzw. wie häufig durch Vorlage der in § 10 Absatz 1 Satz 2 genannten Unterlagen geprüft wird, bleibt in diesen wenigen Fällen vielmehr der zuständigen Behörde vorbehalten.

6. Zu § 10 Absatz 4 - neu -

Dem § 10 wird folgender Absatz 4 angefügt:

"(4) Die zuständigen Behörden veröffentlichen die Ergebnisse ihrer Überprüfungen nach den Absätzen 1 und 2 jährlich."

Begründung:

Ein Verbot graugussklotzgebremster lauter Güterwagen ist ein wichtiger Bestandteil der Strategie des Bundes zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms, insbesondere den durch nächtlichen Schienengüterverkehrslärm massiv betroffenen Bürgerinnen und Bürgern wurde eine mittelfristige Perspektive zur Verbesserung ihrer Situation gegeben, die Erwartungshaltung ist entsprechend hoch. Bereits wenige Verstöße gegen das Verbot können die potenzielle Lärmminderungswirkung lokal zunichtemachen. Im Sinne des Vertrauensschutzes und der Transparenz sollen daher statistische Angaben und Auswertungen zu den Überwachungsaktivitäten der zuständigen Behörden sowie deren Ergebnisse und damit zur Wirksamkeit der Verbotsregelung jährlich veröffentlicht werden.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Anlage 4

Gegenäußerung
der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Ziffer 1 (Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung begrüßt die Zielrichtung den Antrags Ziffer 1, verfolgt im Detail andere Lösungswege und lehnt daher die Vorschläge 1 b), c) und e) des Bundesrates ab.

Zu a) Gemeinsames Ziel von Bund und Ländern ist der Schutz vor Schienenverkehrslärm, um die Akzeptanz für den klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene in der Bevölkerung zu stärken, das durch die Unterstützung des Bundesrats zum Ausdruck gebracht wird.

Zu b) Die Evaluierung der Umrüstung im Sinne des Koalitionsvertrags wird vorbereitet. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeitet derzeit einen Verordnungsentwurf für den Fall, dass der Umrüstungsstand im Jahr 2016 als unbefriedigend bewertet wird. Am 21.02.2017 werden die Wagenhalter über den Stand der Vorbereitungen zur Evaluierung der Umrüstung informiert.

Zu c) Die Festlegung der Trassenentgelte ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Die Trassenentgelte müssen durch die zuständige Regulierungsbehörden genehmigt werden. Bei der Ausgestaltung der Trassenentgeltsysteme sind unter anderem die Kriterien der Erlösneutralität umweltbezogener Entgeltbestandteile und der Markttragfähigkeit der Trassenentgelte zu berücksichtigen. Eine kurzfristige, sprunghafte Anhebung des Trassenpreises wäre für viele Marktteilnehmer wirtschaftlich nicht darstellbar.

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

Zu d) Die Entwicklung innovativer Techniken und Maßnahmen wird vom BMVI mit Mitteln aus dem Lärmsanierungsprogramm unterstützt.

Zu e) BMVI beabsichtigt, ein deutschlandweites Monitoringsystem einzuführen. Damit soll der Fortschritt der Umrüstung von Güterwagen auf LL-Sohlen und der vermehrte Einsatz leiser Güterwagen transparent und für die Öffentlichkeit nachvollziehbar dargestellt werden. Mit 17 Messstellen an aufkommensstarken Hauptstrecken werden mehr als zwei Drittel des gesamten Schienengüterverkehrs erfasst. Derzeit wird das Konzept für ein solches Monitoringsystem erarbeitet. Die Messergebnisse sollen veröffentlicht werden.

Zu Ziffer 2 (§ 1 SchlärmschG)

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Die Geräuschimmissionen von Anschlussbahnen sind, soweit die Geräusche auf dem Betriebsgrundstück einer Anlage oder bei der Ein- und Ausfahrt entstehen, bereits in Ziff. 7.4 der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) geregelt. Zudem sollen Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück unter bestimmten, in Ziff. 7.4 der TA Lärm festgelegten Voraussetzungen durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden. Insoweit kann auf eine Regelung im SchlärmschG verzichtet werden.

Zu Ziffer 3 (§ 5 Absatz 3 SchlärmschG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Die Antragsformulierung behebt einen redaktionellen Fehler.

Zu Ziffer 4 (§ 9 Satz 1 SchlärmschG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der BR-Antrag sieht vor, dass das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des SchlärmschG auch die Zuständigkeit für die Landeseisenbahnen übernimmt.

Dies würde zu einem Mehraufwand für den Bund führen. Die Lasten für die Verwaltung sind danach zu differenzieren, ob Eisenbahnen des Bundes oder Nichtbundeseigene Eisenbahnen betroffen sind.

Zu Ziffer 5 (§ 10 Absatz 3 SchlärmschG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu dem Vorschlag des Bundesrates zu § 9 Satz 1.

Zu Ziffer 6 (§ 10 Absatz 4 - neu - SchlärmschG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Die jährliche Veröffentlichung der Überprüfung der Ergebnisse nach § 10 Absatz 1 und 2 sind geeignet, um die Akzeptanz des Schienenverkehrs in der Bevölkerung zu erhöhen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.