

**10.02.17**

## **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 lärmindernden 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 verlangsamt Züge mit lauten

Wagen vorzusehen, um Einschränkungen der Transportkapazitäten auf den Hauptgüterstrecken zu vermeiden.

- 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 bundesweites Netz von Monitoringstationen für Schienenverkehrslärm einzurichten. 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.
- 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."

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 Lärminderungswirkung 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.