

Schienenüterverkehrsärminderungsgesetz

Stand 17.06.2015

Vorblatt

A. Problem und Ziel

Die vom Schienenüterverkehr ausgehende Schallemission wird vielfach als zu laut empfunden. Eine wesentliche Ursache für die Schallemission im Schienenüterverkehr ist die Ausrüstung der Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen. Grauguss-Bremssohlen rauhen die Laufflächen der Räder auf. Dadurch entsteht im Betrieb mehr Schall als bei glatten Rädern. Raue Räder 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.

Mit diesem Gesetz soll erreicht werden, dass die beim Betrieb von Fahrzeugen des Schienenüterverkehrs entstehende Schallemission auf den Wert begrenzt wird, der maximal von leisen Güterwagen mit Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen ausgeht.

B. Lösung

Schaffen einer gesetzlichen Regelung, die den Betrieb von Güterwagen auf Schienenbahnen über die Festlegung eines im Betrieb einzuhaltenden Schallemissionswertes auf das Maß begrenzt, dass von leisen Güterwagen mit Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen eingehalten wird.

C. Alternativen

Gleich geeignete aber mildere Mittel zur Sicherstellung der durch das Lärm abhängige Trassenpreis erreichten Umrüstung von Bestandsgüterwagen bestehen nicht.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund:

Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht geringer Personal- und Sachaufwand für die stichprobenartige Überwachung des durchgeführten Schienenüterverkehrs auf die Einhaltung der Lärmemissionswerte anhand von Wagenlisten.

Für die Länder:

Keine.

Für die Kommunen:

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Kosten in Höhe der Mehrkosten, die in der Beschaffung und beim Betrieb durch die Verwendung von Verbundstoff-Bremssohlen anstelle von Grauguss-Bremssohlen anfallen.

Weiterhin fallen aus Informationspflichten Kosten für die zeitweilige Speicherung und Bereitstellung von prüffähigen Betriebsunterlagen an. Diese können in der Höhe nicht quantifiziert werden.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

F. Weitere Kosten

Angaben zu den Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau können nicht getroffen werden. Es ist davon auszugehen, dass der Transport von Gütern auf der Bahn verteuert wird. Der Anteil der Transportkosten an den Gesamtkosten für ein Produkt ist als gering bis marginal zu bewerten. 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.

Gesetzestext

Gesetz zur Minderung der vom Schienengüterverkehr ausgehenden Schallemissionen - Schienengüterverkehrslärminderungsgesetz

Der Deutsche Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1 Zweck des Gesetzes

Dieses Gesetz legt einen maximal zulässigen Pegel der längenbezogenen Schalleistung fest, der beim Betrieb von Güterzügen nicht überschritten werden darf.

§ 2 Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Gesetzes ist

1. „Schallemission“ die Aussendung von Schall,
2. „Tag“ im Sinne dieses Gesetzes der Zeitraum von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr; „Nacht“ der Zeitraum von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr;
3. „Zugangsberechtigter“ ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder ein sonstiger Zugangsberechtigter im Sinne des § 14 Abs. 2 und 3 AEG, der Schienenwegekapazität für Güterzüge beantragt,
4. „Betreiber der Schienenwege“ ein in § 2 Abs. 3a AEG genanntes Unternehmen;
5. „TSI Lärm-konformer Güterzug“ ein Güterzug, der ausschließlich aus Güterwagen gebildet ist, die bei der Zulassung den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 vom 26. November beziehungsweise des Beschluss Nr. 2011/229 der Europäischen Kommission vom 04.04.2011 (TSI Lärm) entsprochen haben. Nach Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung umfasst dieser Güterzug Wagen, die nach Anlage 2, Beiblatt 1, Fahrzeugkategorie 10 keine Rollgeräusche mit Radsätzen mit Grauguss-Klotzbremsen (Zeile 2) aufweisen.
6. „Fiktiver Schalleistungspegel“ der Wert, der sich ergibt, wenn der Pegel der längenbezogenen Schalleistung für einen TSI-Lärm konformen Güterzug nach Gleichung 1 und 2 der Anlage 2 der 16. BImSchV berechnet wird, der hinsichtlich Fahrzeuganzahl und Fahrzeugbauarten mit Ausnahme der Bremsausrüstung mit dem Güterzug identisch ist, für den eine Trasse beantragt und zugewiesen wird und der die in § 4 Abs. 2 dieses Gesetzes zu Grunde gelegten Geschwindigkeiten einhält.

(2) Güterwagen, die von Grauguss- auf Verbundstoffbremssohlen umgerüstet worden sind, werden in diesem Gesetz wie Wagen bewertet, die bei der Zulassung den Anforderungen der TSI Lärm entsprochen haben. Gleiches gilt für Güterwagen, die vor in Kraft treten der TSI Lärm mit Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen in Betrieb genommen worden sind.

§ 3 Maximal zulässige Schallemission

(1) Mit dem Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 darf die beim Betrieb von Güterzügen auf einem Schienenweg entstehende Schallemission für jeden Güterzug höchstens einen Pegel der längenbezogenen Schalleistung aufweisen, der nicht größer ist als der fiktive Schalleistungspegel.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Schienenwege, die so liegen, dass bei der Vorbeifahrt eines nicht TSI-Lärm konformen Güterzuges mit der Höchstgeschwindigkeit nach § 4 Absatz 2 die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Absatz 1 der Verkehrslärmschutzverordnung eingehalten werden. § 2 Absätze 2 und 3 der Verkehrslärmschutzverordnung sind entsprechend anzuwenden.

(3) Absatz 1 gilt nicht für Güterzüge, die überwiegend aus Güterwagen gebildet sind, die als historische Fahrzeuge betrieben werden und deren Einsatz musealen Zwecken dient. Hierzu gehört auch die Zu- und Abfahrt zu eisenbahnhistorischen Veranstaltungen.

§ 4 Berechnung der Schallemission

(1) Die beim Betrieb entstehende Schallemission wird bestimmt durch Berechnung des Pegels der längenbezogenen Schallleistung nach den in Anlage 2 zur Verkehrslärmschutzverordnung — 16. BImSchV festgelegten Verfahren, Werten und Definitionen.

(2) Bei der Ermittlung des fiktiven Schalleistungspegels für den TSI-Lärm konformen Zug wird unterstellt, dass der Vergleichsgüterzug mit der für Güterwagen dieser Bauart zulässigen Höchstgeschwindigkeit fährt. Liegt die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit niedriger als die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit, ist die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit für die Berechnung des höchstzulässigen Schalleistungspegels heranzuziehen. Für die Berechnung wird ein durchschnittlicher Fahrflächenzustand unterstellt, der dem in Anlage 2 zur Verkehrslärmschutzverordnung definierten Fahrflächenzustand entspricht.

§ 5 Aufgaben der Betreiber der Schienennetze und der Zugangsberechtigten zu Schienenwegen

(1) Die Zugangsberechtigten zu Schienenwegen dürfen nur Güterzugtrassen beantragen und die Betreiber der Schienenwege dürfen den Zugangsberechtigten nur Güterzugtrassen zuweisen, die die Einhaltung der Pegel der längenbezogenen Schallleistung nach § 3 Abs. 1 gewährleisten. Können die Zugangsberechtigten zum Zeitpunkt der Fahrplantrassenanmeldung keine Festlegung treffen, dass der Zug, für den die Fahrplantrassenanmeldung beantragt wird, vollständig aus TSI Lärm-konformen Güterwagen gebildet wird, dürfen ihnen die Betreiber der Schienenwege nur Fahrplantrassen zuweisen, die die Einhaltung des nach § 3 festgelegten Pegels der längenbezogenen Schallleistung mit einem Güterzug ermöglichen, dessen sämtliche Wagen den Anforderungen der TSI Lärm entsprechen.

(2) Die Zugangsberechtigten zu Schienenwegen müssen dem Betreiber der Schienenwege alle Informationen zur Verfügung stellen, die notwendig sind, um einen Netzzugang unter Einhaltung der Pegel der längenbezogenen Schallleistung als maximal zulässige Schallemission zu gewährleisten. Bei der Antragstellung auf Zuweisung von Schienenwegekapaazität sowohl zum Netzfahrplan als auch im Gelegenheitsverkehr müssen sie angeben, ob es sich bei den Güterzügen, für die Schienenwegekapaazität beantragt wird, um TSI Lärm konforme Güterzüge handelt oder ob die TSI Lärm Konformität nicht sichergestellt werden kann.

(3) Die Betreiber der Schienenwege haben Konflikte bei der Trassenzuweisung nach Maßgabe der EIBV zu lösen. Dabei sind Zu- und Abschläge zum Trassenentgelt, die davon abhängen, ob ein TSI Lärm konformer Zug zum Einsatz kommt, nicht als Bestandteil des Regelentgelts nach § 9 EIBV zu bewerten.

(4) Im Betrieb haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherzustellen, dass die durch den Betreiber der Schienenwege zur Einhaltung der Pegel der längenbezogenen Schallleistung als maximal zulässigen Schallemission nach § 3 Abs. 1 und § 5 Abs. 1 dieses Gesetzes vorgegebenen Geschwindigkeitsprofile eingehalten werden.

§ 7 Informationspflichten

Betreiber der Schienenwege und Zugangsberechtigte haben den zuständigen Behörden auf Verlangen die zur Überwachung der Einhaltung der maximal zulässigen Schallemission notwendigen Informationen und Auskünfte innerhalb von einem Monat nach Anforderung kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Hierzu halten sie die für die Überprüfung erforderlichen Daten, wie zum Beispiel Wagenlisten, nach Durchführung der Zugfahrt, für die eine Trasse zugewiesen war, für mindestens zwölf Monate, bereit.

§ 8 Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes und der Behörden der Länder

Zuständige Behörde für die Durchführung und Überwachung dieses Gesetzes, soweit eisenbahnbetriebliche Sachverhalte betroffen sind, ist auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Auf anderen Schienenwegen nehmen die jeweils zuständigen Behörden der Länder diese Aufgabe wahr. Soweit der Netzzugang betroffen ist, bleibt die Zuständigkeit der Bundesnetzagentur gewahrt. Die zuständigen Behörden überwachen Einhaltung dieses Gesetzes im Rahmen der allgemeinen Fach- und Rechtsaufsicht.

- (1) Die Einhaltung der höchstzulässigen Pegel der längenbezogenen Schallleistung ist durch nachträgliche stichprobenartige Prüfung zu überwachen. Hierfür ist für mehrere Streckenabschnitte im Streckennetz des Betreibers der Schienenwege und für ein zufällig ausgewähltes Datum für die Tag- und Nachtzeit zum Beispiel an Hand von Wagenlisten zu prüfen, ob nicht TSI-lärmkonforme Güterzüge zum Einsatz gekommen sind, ohne dass auf andere Weise, z. B. durch betriebliche Maßnahmen oder aktive Schallschutzmaßnahmen, die Einhaltung der maximal zulässigen Pegel der längenbezogenen Schallleistung gewährleistet wurde.
- (2) Die zuständige Behörde hat die stichprobenartige Prüfung je Quartal und festgelegtem Ort mindestens einmal durchzuführen. Die Festlegung der Streckenabschnitte erfolgt durch das BMVI. Die Festlegung der Streckenabschnitte, für die die Überprüfung der Schallemissionswerte erfolgt, muss die Hauptabfuhrstrecken berücksichtigen.

§ 9 Maßnahmen bei Überschreitung des maximal zulässigen Pegels der längenbezogenen Schallleistung

- (1) Stellen die zuständigen Behörden im Rahmen einer Prüfung nach § 8 Abs. 2 fest, dass es auf einem Streckenabschnitt mehr als sechsmal je Nacht zu Überschreitungen des höchstzulässigen Pegels der längenbezogenen Schallleistung nach § 1 dieses Gesetzes kommt, kann es dem Betreiber der Schienenwege Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Schallemission aufgeben.
- (2) Das EBA kann den Betreibern der Schienenwege für den betroffenen Streckenabschnitt insbesondere eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Güterzüge vorgeben. Der Betreiber der Schienenwege hat diese Anordnung binnen Monatsfrist umzusetzen. Die Anordnung ist aufzuheben, wenn der Betreiber der Schienenwege nachweist, dass der maximal zulässige Schallleistungspegel auf dem betroffenen Streckenabschnitt in Zukunft eingehalten werden wird.
- (3) Die Eingriffsbefugnisse im Rahmen der allgemeinen Eisenbahnaufsicht bleiben unberührt.

§ 10 Ordnungswidrigkeit, Bußgeld

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Betreiber von Schienenwegen entgegen § 5 Abs. 1 dieses Gesetzes Zugtrassen zuweist, mit denen eine Einhaltung der Pegel der längenbezogenen Schallleistung als maximal zulässigen Schallemission nach § 3 dieses Gesetzes nicht gewährleistet werden kann,
2. als Betreiber von Schienenwegen Anordnungen der zuständigen Behörde nach § 9 Abs. 1 und 2 dieses Gesetzes nicht fristgerecht nachkommt,
3. als Zugangsberechtigter entgegen § 5 Abs. 2 dieses Gesetzes gegenüber dem Betreiber der Schienenwege bei Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität unzutreffende Angaben macht und dadurch die Zuweisung von Güterverkehrstrassen bewirkt oder zu bewirken versucht, bei denen die Einhaltung der Pegel der längenbezogenen Schallleistung als maximal zulässigen Schallemission nach § 3 dieses Gesetzes nicht sichergestellt ist,

4. als Triebfahrzeugführer entgegen § 5 Abs. 4 dieses Gesetzes die durch den Betreiber der Schienenwege vorgegebenen Geschwindigkeitsprofile zur Einhaltung der Pegel der längenbezogenen Schalleistung als höchstzulässigen Schallemission bei der Fahrt mit einem Zug nicht einhält,

5. als Eisenbahnverkehrsunternehmen den Triebfahrzeugführer nicht oder fehlerhaft über das zur Einhaltung der Pegel der längenbezogenen Schalleistung als höchstzulässigen Schallemission vorgegebene Fahrprofil informiert und es dadurch zu einer Überschreitung Pegel der längenbezogenen Schalleistung als höchstzulässigen Schallemission kommt, oder den Triebfahrzeugführer dazu anhält, die im vorgegebenen Fahrprofil aus Lärmschutzgründen ausgewiesene Fahrgeschwindigkeit zu überschreiten,

6. als Betreiber von Schienenwegen oder Zugangsberechtigter den in § 7 dieses Gesetzes geregelten Informationspflichten nicht fristgerecht nachkommt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1-3 und 5 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro, im Fall des Abs. 1. Nr. 4 mit bis zu eintausend Euro und im Fall des Abs. 1 Nr. 6 mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.

(3) Zuständig für die Verfolgung und Ahndung der in § 9 Abs. 1 dieses Gesetzes geregelten Ordnungswidrigkeiten im Sinne von § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die für die Ausführung dieses Gesetzes jeweils zuständige Behörde.

§ 11 In Kraft treten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Bekanntgabe in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelung

Ziel dieses Gesetzes ist es, mit Ablauf der Netzfahrplanperiode 2019/2020 am zweiten Wochenende im Dezember 2020 den Betrieb von Güterwagen mit Grauguss-Bremssohle (laute Güterwagen) so zu beschränken, dass diese im Betrieb nicht mehr Lärm emittieren als von der Bauart her vergleichbare leise Güterwagen, die mit Verbundstoffbremssohlen oder Scheibenbremsen ausgerüstete sind (leise Güterwagen). Da die Lärmemission sehr stark von der Geschwindigkeit abhängt, wird neben der Bremsausrüstung die streckenüblichen Höchstgeschwindigkeit, oder die bauarttypische Höchstgeschwindigkeit der Güterwagen als Referenzkriterium mit einbezogen.

Das Ziel des Gesetzes wird durch die Festlegung eines volatilen Emissionsgrenzwertes für den Betrieb von Güterzügen bzw. Güterwagen erreicht. Der Grenzwert orientiert sich an dem rechnerisch ermittelten Emissionswert eines vergleichbaren und ausschließlich aus leisen Güterwagen gebildeten leisen Güterzuges.

Mit Hilfe dieses Gesetzes soll erreicht werden, dass die beim Betrieb von Güterwagen entstehende Schallemission auf ein Maß reduziert wird, dass sich beim durchgängigen Einsatz von Eisenbahnfahrzeugen ergäbe, die dem derzeitigen Stand der Technik und den derzeitigen Zulassungskriterien entsprechen.

Die Regelung ist notwendig, weil auf andere Weise nicht erreicht werden kann, dass laute Güterwagen so betrieben werden, dass die von lauten Güterwagen emittierte Schallemission nicht höher ist als die Schallemission von leisen Güterwagen, die bei der Zulassung nachweisen mussten, dass sie dauerhafte die Emissionswerte nach der Technischen Spezifikation Interoperabilität Lärm (TSI Lärm) einhalten. Die technische Lebensdauer von Güterwagen ist mit 40 bis 50 Jahren so lang, dass zum Zeitpunkt des materiellen Wirksamwerdens dieses Gesetzes noch überwiegend Güterwagen im Einsatz sein werden, die vor in Kraft treten der TSI Lärm in Betrieb genommen wurden. Mit diesem Gesetz wird der Zeitpunkt, zu dem die technisch mögliche Lärminderung beim Betrieb von Güterwagen eintritt, auf einen deutlich früheren Zeitpunkt verschoben wird. Ohne diese Grenzwertsetzung würde sich die vom Schienengüterverkehr ausgehende Schallemission erst im Jahr 2050 so 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 liegt deutlich niedriger als bei anderen Verkehrsträgern.

Ein unmittelbares Verbot des Betriebs von Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen ist im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nicht möglich. Dies folgt aus dem für vorhandene Güterwagen innerhalb der Europäischen Union bestehenden Bestandsschutz für zugelassene Güterwagen sowie dem Netzzugangsrecht für alle zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge. Dem einzelnen Mitgliedsstaat bleibt daher nur die Möglichkeit, durch die Festlegung von im Betrieb einzuhaltenden Emissionsgrenzwerten regelnd auf den Einsatz von Eisenbahnfahrzeugen einzuwirken.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Es wird ein volatiler Schallemissionsgrenzwert festgelegt, der beim Betrieb von Güterzügen nicht überschritten werden darf. Der volatile Grenzwert orientiert sich an den Schallemissionswerten, die beim Betrieb von leisen Güterzügen ausgehen, die nach dem materiellen Wirksamwerden der Technischen Spezifikation Interoperabilität Lärm der Europäischen Union zugelassen wurden.

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

Durch Ausnahmeregelungen wird der durch betriebliche Maßnahmen einzuhalten Schallemissionsgrenzwert nach diesem Gesetz auf Eisenbahnstrecken beschränkt, in denen durch den Einsatz lauter Güterwagen der Beurteilungspegel über die Grenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) steigt.

Neben der Festlegung des volatilen Grenzwertes werden Regelungen zur Überwachung sowie zu Sanktionen bei Verstößen getroffen.

Alternativen

Ein Betriebsverbot für Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen ist wegen des europaweit geltenden Anspruchs auf Netzzugang für zugelassene Güterwagen nicht möglich. Ein Verzicht auf die Regelung würde dazu führen, dass die Anlieger von Schienenwegen mehrere Jahrzehnte länger dem von Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen ausgehenden Schienenverkehrslärm ausgesetzt wären.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Nach Art 73 Abs. 1 Nr. 6a Grundgesetz (GG) hat der Bund die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz über den Verkehr von Eisenbahnen, die ganz oder mehrheitlich im Eigentum des Bundes stehen (Eisenbahnen des Bundes), den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sowie die Erhebung von Entgelten für die Benutzung dieser Schienenwege. Nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 23 GG erstreckt sich die konkurrierende Gesetzgebung auf die Schienenbahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind, mit Ausnahme der Bergbahnen.

Mit dem vorliegenden Gesetz macht der Bund auch von seiner Gesetzgebungszuständigkeit nach Art. 72 Abs. 1 GG für die Schienenbahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind, Gebrauch.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union benennt vier Grundfreiheiten wie z.B. die Freiheit des Warenverkehrs und die Dienstleistungsfreiheit, die durch nationale Regelungen nicht unverhältnismäßig eingeschränkt werden dürfen. Weiterhin haben Europäisches Parlament und Rat durch Richtlinien den Anspruch auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur wie auch die Zulassung und die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für Schienenfahrzeuge geregelt. Diese Grundfreiheiten der Europäischen Union bleiben erhalten.

Die Verpflichtung, beim Einsatz lauter Güterzüge Trassen mit geringerer Geschwindigkeit zu beantragen und die Züge entsprechend dieser Trassenanmeldung und -zuweisung zu betreiben, ist als verhältnismäßig und angemessen zu bewerten. Die Wagenhalter und Eisenbahnverkehrsunternehmen können mit verhältnismäßig geringen Mehrkosten für die Ausrüstung ihrer Güterwagen mit Verbundstoff- an Stelle von Grauguss-Bremssohlen die Einschränkungen, die sich aus der Zuweisung einer Trasse mit geringerer Geschwindigkeit ergäbe, vermeiden. Diese Mehrkosten werden zudem teilweise durch Förderprogramme der Bundesrepublik Deutschland, aber auch anderer Staaten, ausgeglichen.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Gesetz sieht insgesamt 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 Lärminderung wird die Akzeptanz insbesondere des Schienengüterverkehrs verbessern und somit die Möglichkeit schaffen, Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Beim Bund entstehen Mehrkosten bei den überwachenden Behörden. Hier fällt zusätzlich der Personal- und Sachaufwand für die stichprobenartige Überprüfung der korrekten Trassenanmeldung und Trassenzuweisung sowie die Überwachung der Fahrdurchführung an.

4. Erfüllungsaufwand

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Für die Wagenhalter, Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die Einhaltung der Regelungen dieses Gesetzes mit erhöhtem Verwaltungsaufwand verbunden. Dies beruht auf der Unterscheidung zwischen lauten und leisen Zügen bei der Trassenanmeldung und Zuweisung. Langsamere Fahrplantrassen binden Wagenmaterial und Betriebspersonal länger als schnellere Fahrplantrassen. Dies kann zu zusätzlichen Kapitalkosten für die Vorhaltung zusätzlicher Fahrzeuge und zusätzlichem Personalbedarf führen. Diese Mehrkosten können derzeit nicht quantifiziert werden. Sie dürften jedoch im Betrag die Kosten nicht übersteigen, die bei der technisch möglichen Umrüstung von Güterwagen auf Verbundstoff-Bremssohlen anfallen. Die Mehrkosten der Wagenumrüstung auf Verbundstoffbremssohlen werden auf 307 Millionen Euro bis zum Jahr 2021 geschätzt, zuzüglich Betriebsmehrkosten, die vor allem in der Umstellungsphase anfallen werden. Dieser kann derzeit nicht quantifiziert werden.

Die Mehrkosten der Umrüstung werden durch ein Förderprogramm des Bundes in Höhe von bis zu 152 Millionen Euro teilweise ausgeglichen.

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 sind geschlechtsneutral formuliert. Nach dem Ergebnis der Relevanzprüfung sind die Regelungen insgesamt gleichstellungspolitisch ausgewogen und laufen gleichstellungspolitischen Zielen nicht zuwider.

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

VII. Befristung, Evaluation

Eine Befristung und Evaluation des Gesetzes ist nicht vorgesehen.

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

B. Besonderer Teil — Einzelvorschriften

Zu § 1

§ 1 benennt den Regelungszweck.

Zu § 2

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

Zu Absatz 1

In Absatz 1 werden einzelne Begriffe aufgeführt und deren Bedeutung festgelegt Zu Absatz 2

Absatz 2 enthält eine Regelung, die umgerüstete Güterwagen und Güterwagen, die vor in Kraft treten der TSI mit leiser Bremstechnik zugelassen worden sind, mit Güterwagen gleichsteht, die bei der Zulassung die Einhaltung der Schallemissionswerte nach der TSI Lärm nachgewiesen haben.

Zu § 3

In § 3 werden der Schallemissionsgrenzwert sowie dessen materielles Wirksamwerden festgelegt. Weiterhin wird eine Ausnahmeregelung für Fälle getroffen, in denen die die von einer Zugfahrt ausgehenden Schallemissionen nicht stören.

Zu Absatz 1

Absatz 1 legt einen höchstzulässigen Emissionspegel fest, der beim Betrieb von Güterzügen nicht überschritten werden darf. Dieser ist im Wert nicht festgelegt, sondern wird durch einen Vergleich mit einem vergleichbaren Güterzug ermittelt, der ausschließlich aus leisen Wagen gebildet ist und der mit der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit oder der durch die Wagenbauart bedingten Höchstgeschwindigkeit auf einem Streckenabschnitt gefahren wird.

Mit dieser Regelung wird erreicht, dass beim Eisenbahnbetrieb nur Schall in einer Höhe emittiert wird, der beim ausschließlichen Betrieb mit neuen Güterwagen entstehen würde. Mit dieser Regelung wird erreicht, dass die technisch mögliche und in einer Zulassungsvorschrift festgelegte Emissionsobergrenze für ältere Güterwagen zum Ansatz gebracht wird, die diesen Wert durch Verringerung der Betriebsgeschwindigkeit im Vergleich zur strecken- oder bauartbedingten zulässigen Höchstgeschwindigkeit ebenfalls einhalten können. Zudem können in den meisten Fällen ältere Güterwagen auf Verbundstoff-Bremssohlen umgerüstet werden und könnten nach der Umrüstung wie neue Güterwagen betrieben werden.

Weiterhin legt Absatz 1 das materielle Wirksamwerden des Schallemissionspegels auf den Beginn der Netzfahrplanperiode 2020/2021 fest. Eine Netzfahrplanperiode beginnt am zweiten Dezemberwochenende eines Jahres und endet im Folgejahr ebenfalls am zweiten Dezemberwochenende. Beginn und Ende einer Netzfahrplanperiode sind im Eisenbahnsektor relevant für die Trassenanmeldung und -zuweisung sowie für Änderungen bei den Schienennetzbenutzungsbedingungen sowie für die Festsetzung von Trassenentgelten. Zum Netzfahrplanwechsel 2020/2021 läuft die achtjährige Förderperiode aus, innerhalb derer die Bundesregierung alle Wagenhalter fördert, die Bestandsgüterwagen von Grauguss- auf Verbundstoffbremssohlen umrüsten. Der Zeitraum zwischen Verkündung des Gesetzes und materiellem Wirksamwerden soll ausreichend lange bemessen sein, damit Wagenhalter und Eisenbahnunternehmen ausreichend Zeit haben, ihren Fahrzeugpark im Rahmen des regulären Instandhaltungsmanagements von Grauguss- auf Verbundstoffbremssohlen umzurüsten. Mit der frühen Verkündung wird den Beteiligten ein angemessen langer Zeitraum eingeräumt, die Umrüstung vorzunehmen.

Die Wirkung der Umrüstung wird bereits vor dem materiellen Wirksamwerden hörbar werden, weil innerhalb des Vorlaufzeitraums alle Güterwagen umgerüstet werden müssen. Der Anteil leiser

Güterwagen im Eisenbahnbetrieb wird bereits vor dem Stichtag auf einen Wert ansteigen, der hörbar ist und wahrgenommen werden kann.

Zu Absatz 2

Ziel dieses Gesetzes ist der Schutz der Anlieger vor wagentechnisch vermeidbarem Schienenverkehrslärm. Daher wurde für Streckenabschnitte, die außerhalb besiedelter Gebiete liegen, der zulässige Schallemissionspegel des Betriebs von Güterzügen auf einen Wert begrenzt, der in schützenswerten Ansiedlungen zu einer Schallimmission führt, die die Grenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung nicht übersteigt.

Dieser Grenzwert ist beim Aus- und Neubau von Landverkehrswegen einzuhalten. Es ist daher davon auszugehen, dass ein höheres Schutzniveau auch durch dieses Gesetz nicht eingeführt werden soll.

Die Ausnahmeregelung führt für die Eisenbahnunternehmen dazu, dass Geschwindigkeitsreduktion nur für Streckenabschnitte vorgesehen werden muss, an denen Anlieger vom Lärm betroffen sind. Alle anderen Streckenabschnitte können mit größerer Geschwindigkeit, je nach Betroffenheit auch mit Strecken- oder Fahrzeughöchstgeschwindigkeit weiter befahren werden. Damit werden die Einschränkungen im Eisenbahnbetrieb auf die Bereiche begrenzt, in denen Anlieger vor Schienenverkehrslärm geschützt werden müssen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 nimmt Fahrzeuge und Züge aus, die musealen Zwecken gewidmet sind und als historisches Fahrzeug auf Schienenwegen gefahren werden. Die Ausnahme ist wegen der geringen Anzahl solcher Fahrzeuge und Fahrten gerechtfertigt. Zudem werden diese Fahrzeuge in der Regel mit niedriger Geschwindigkeit und außerhalb der Hauptabfuhrstrecken gefahren.

Zu § 4

§ 4 regelt die Berechnungsverfahren und die Voraussetzungen für den Vergleichszug

Zu Absatz 1

In Absatz 1 verweist auf das in Anlage 2 zur Verkehrslärmschutzverordnung festgelegte Berechnungsverfahren sowie die dort festgelegten Kennwerte, die zur Ermittlung der für die Durchführung des Gesetzes relevanten Daten herangezogen werden sollen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 legt weitere Parameter fest, 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 Verkehrslärmschutzverordnung zu Grunde gelegt ist. Verbesserungen gegenüber diesen Standards könnten ggfs. zur Erhöhung der zulässigen Trassengeschwindigkeiten genutzt werden.

Zu § 4

In § 4 werden die Pflichten der beteiligten Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Trassenanmeldung und -zuweisung festgelegt. Weiterhin wird geregelt, wie ergänzend zur EIBV Trassenkonflikte zu lösen sind.

Zu Absatz 1

In Absatz 1 wird festgelegt, dass Zugangsberechtigte zur Eisenbahninfrastruktur nur Fahrplantrassen beantragen dürfen, die die Einhaltung der Schallemissionsgrenzwerte sicherstellen, bzw. die die Voraussetzungen der Ausnahmeregelung nach § 3 Abs. 2 erfüllen. Ebenso dürfen Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur Trassen zuweisen, die die Einhaltung der Grenzwerte gewährleisten.

Zu Absatz 2

Absatz 2 legt die Informationspflichten der Netzzugangsberechtigten gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen fest.

Zu Absatz 3

Absatz 3 ergänzt die Regelungen in § 9 EIBV zur Lösung von Trassenkonflikten dahingehend, dass lärmabhängige Entgeltbestandteile nicht als Regeltrassenentgelt zu bewerten sind. Damit kann ein lauter Zug, der einen Entgeltzuschlag zahlen muss, nicht ein ansonsten gleich bepreisten leiseren Zug verdrängen.

Zu Absatz 4

Absatz 4 verpflichtet die Eisenbahnverkehrsunternehmen, alles zu tun, um die zur Einhaltung der Schallemissionsgrenzwerte vorgegebenen Geschwindigkeitsprofile einzuhalten.

Zu § 7

In § 7 werden die Informationspflichten der Eisenbahnunternehmen gegenüber den zuständigen Behörden festgelegt. Zudem wird festgelegt, dass Unterlagen, die für die Prüfung erforderlich sein könnten, für mindestens zwölf Monate aufzubewahren und zur Prüfung bereit zu halten sind.

Zu § 8

In § 8 werden die Behördenzuständigkeiten festgelegt.

Zu Absatz 1

In Absatz 1 werden die Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes, der Eisenbahnbehörden der Länder sowie der Bundesnetzagentur festgelegt.

Zu Absatz 2

In Absatz 2 werden Art und Verfahren der Überwachung dieses Gesetzes festgelegt.

Zu Absatz 3

In Absatz 3 werden Häufigkeit der Überprüfung sowie das Verfahren und Kriterien zur Auswahl der zu überprüfenden Streckenabschnitte festgelegt.

Zu § 9

Zu Absatz 1

In § 9 Absatz 1 wird festgelegt, bei welcher Anzahl von Überschreitungen der höchstzulässigen längenbezogenen Schalleistung die Behörden generell wirkende betriebsbeschränkende Anordnungen treffen müssen. Die sechsmalige Überschreitung als Maßstab erfolgt in Anlehnung an vergleichbare Regelungen zum Luftverkehrslärm.

Zu Absatz 2

Absatz 2 konkretisiert die in Absatz 1 abstrakt generell formulierte Aufgabenstellung der zuständigen Behörde, sobald sie eine regelmäßige und mehr als sechsmalige nächtliche Überschreitung der höchstzulässigen Emissionswerte feststellt. Diese richtet sich primär auf eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung an einer Strecke.

Eine mehr als sechsmalige nächtliche Überschreitung des Lärmgrenzwertes auf einem Schienenweg ist als eine gravierende Pflichtverletzung der Beteiligten zu bewerten. Mit Blick auf die Verfahren bei Planung des Fahrbetriebs sowie die — nicht nur - in diesem Gesetz vorgeschriebenen Melde-, Anzeige- und Überwachungspflichten sollte allen mit der Durchführung einer Fahrt betrauten Stellen und Personen deutlich sein, dass Zugfahrten nur zulässig sind, wenn die in diesem Gesetz festgelegten Grenzwerte eingehalten werden. Wenn die zuständige Behörde feststellt, dass häufig und regelmäßig die Selbstregulierung der Eisenbahnunternehmen nicht funktioniert, ist es angezeigt und angemessen, durch eine Allgemeinverfügung mit Bindungswirkung für alle Eisenbahnunternehmen betriebliche Beschränkungen zu erlassen, die zu einer Einhaltung der Grenzwerte führen. Mit Blick auf die Häufigkeit, mit der laute Fahrten erfolgen müssen, bevor die zuständige Behörde entsprechende Beschränkungen verfügen kann, ist eine auf alle — auch zuverlässig arbeitende — Unternehmen wirkende Einschränkung unter Abwägung mit den Belangen der Anlieger hinzunehmen.

Zudem kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch Einführung angemessener Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen die Voraussetzung zur Beendigung der Überwachungsmaßnahme schaffen. Hierzu steht eine Reihe von Maßnahmen zur Verfügung wie z. B. ein technisches Lärmmonitoring auf der Strecke wie auch die Kontrolle der Züge beim Zugang auf das Netz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durch geeignete

Mitarbeiter.

Zu 3

Klarstellung, dass Eingriffsbefugnisse auf Grund anderer Vorschriften unverändert fortbestehen.

Zu § 10

Zu Absatz 1

Absatz 1 enthält Regelungen, welche Handlungen als ordnungswidrig zu bewerten sind und welcher Personenkreis als Ordnungsstörer zur Verantwortung gezogen werden kann.

Zu Absatz 2

Absatz 2 legt Art und Höhe der Ordnungsstrafen fest.

Zu Absatz 3

In Absatz 3 wird die Zuständigkeit für die Verfolgung von ordnungswidrigen Handlungen festgelegt.

Zu § 11

In § 11 wird geregelt, dass das Gesetz nach der Bekanntgabe in Kraft tritt. Materielle Wirkungen entfaltet das Gesetz nach Maßgabe des § 3 Absatz 1 mit dem Beginn der Netzfahrplanperiode 2020/2021 am zweiten Dezemberwochenende des Jahres 2020.