

## **Vorblatt zum Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen**

### **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**

Gleich geeignete, aber mildere Mittel zur Sicherstellung der durch das lärmabhängige Trassenpreissystem (laTPS) und die Förderrichtlinie laTPS erreichten Anzahl von auf lärmarme Bremssohlen umgerüstete Bestandsgüterwagen bestehen nicht.

### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Für den Bund:

Keine

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**

Es entsteht Umstellungsaufwand in Höhe von 0,2 Millionen Euro sowie jährlicher Mehraufwand von 0,75 Millionen Euro.

Detaillierte Angaben enthält die Begründung.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Beim Eisenbahn-Bundesamt entsteht jährlicher Personalmehraufwand (Personal- und Sachkosten) in Höhe von 1.201.000,00 Euro. Einmalig entsteht Umstellungsaufwand in Höhe von 101.000,00 Euro für die Einrichtung einer Datenbank. Bei der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen entsteht keine Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand bei Ländern und Kommunen entsteht nicht.

## **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 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 (IaTPS) und der Förderrichtlinie IaTPS nur noch ein kleiner Teil der Güterzüge von diesem Gesetz betroffen sein wird.

## Gesetzestext

### **Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen im Eisenbahnbereich**

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

#### **§ 1 Anwendungsbereich des Gesetzes**

Dieses Gesetz findet Anwendung auf laute Güterwagen, die auf dem deutschen Schienennetz zum Einsatz kommen.

#### **§ 2 Begriffsbestimmungen**

- (1) „Lauter Güterwagen“ im Sinne dieses Gesetzes ist ein Güterwagen, der bei der Zulassung 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 04. 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.

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 Zulassung 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 Zulassungsemissionsgrenzwerte der in § 2 Absatz 1 genannten Vorschriften einhält.

(3) Einem lauten Güterzug ist ein Personenzug 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 Schalleistungspegel nicht überschreitet, oder
2. auf Schienenwegen, an denen die 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.

## **§ 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 und soweit die Güterwagen ausschließlich für den Einsatz auf einer örtlichen oder regionalen Eisenbahninfrastruktur bestimmt sind und die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit auf dieser Infrastruktur durchgehend 60 Kilometer pro Stunde nicht übersteigt oder
3. 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 zeitlich zu befristen

1. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 bis zum Ablauf der Netzfahrplanperiode, in der die Befreiung erteilt wird,
2. in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 auf den Zeitraum bis zum Ablauf von fünf Netzfahrplanperioden, die auf die Netzfahrplanperiode folgen, in der die

Befreiung erteilt wurde.

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 Schalleistungspegels 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 Schalleistungspegels heranzuziehen. Für die Vergleichsrechnung werden die Fahrbahneigenschaften gemäß Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung zugrunde gelegt.
- (2) Die beim Betrieb entstehende Schallemission und –immission wird durch Berechnung des Pegels der längenbezogenen Schalleistung nach den in Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung festgelegten Verfahren, Werten und Definitionen bestimmt. Maßgeblich ist der Beurteilungspegel für den jeweiligen Beurteilungszeitraum und für das vollständige Betriebsprogramm unter Einschluss aller für diese Schienenwege vorgesehenen Güterzüge, die laute Güterwagen umfassen. 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.

## **§ 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 Schalleistungspegel 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.

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.

(3) 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



Emissionspegel 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 zuständige Behörde führt die jeweilige Prüfung mindestens einmal pro Kalendervierteljahr 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 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 Emissionspegel 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 8 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro, in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 6 und 7 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.

## **§ 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.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelung**

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 Immissionswerte liegen. Die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte 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 Schallemission des Schienengüterverkehrs begrenzt werden kann.

Eine wesentliche Ursache für die Schallemission im Schienengüterverkehr ist die Ausrüstung der Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen. Grauguss-Bremssohlen rauhen 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 lärm mindernde 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 lärmindernde 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 Lärminderung 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 Zulassungskriterien 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 Schallemission von leisen Güterwagen, die bei der Zulassung 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 Lärminderung 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 Gesetzes**

Der Einsatz lauter Güterwagen 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 ausschließlich auf örtlicher oder regionaler Eisenbahninfrastruktur eingesetzt werden, sofern die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit dieser Eisenbahninfrastruktur nicht höher als 60 km/h ist,
- 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 Schallemissionswerten, 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 milderer Maßnahmen erreichbar. Zudem mit diesem Gesetz festgelegten relativen Schallemissionsgrenzwert besteht keine Alternative.

Die von der Europäischen Kommission immer wieder 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 nur gelegentlich 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.

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 Lärminderung an der Quelle und verletzen den Vertrauensschutz der Unternehmen, die Güterwagen umgerüstet oder neue leise Güterwagen beschafft haben.

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 des Grundgesetzes (GG) und des Rechts der Ordnungswidrigkeiten aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 GG in Anspruch genommen.

#### **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union**

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Die Regelungsinhalte dieses Gesetzes sind im europäischen Primärrecht nicht abschließend geregelt. Art. 168 und Art. 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 Art. 168 und Art. 191 AEUV ergebenden Kompetenzen der europäischen Union einer mitgliedstaatlichen Regelungskompetenz hier nicht entgegen.

Nach Art. 168 Abs. 1 und Abs. 2 S. 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 Art. 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 mitgliedstaatlichen Regelung der Betriebsführung im Schienengüterverkehr nicht entgegen. Die beim Betrieb von Güterzügen entstehende Schallemission stellt eine Umwelteinwirkung dar, die bei Erreichen und Überschreiten eines bestimmten Schalleistungspegels 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 wird 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 Nr. 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 Geräuschemission 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 Zulassungskriterien 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. Art. 56 AEUV findet gemäß Art. 58 Abs. 1 AEUV zwar keine unmittelbare Anwendung, die Dienstleistungsfreiheit im Verkehrssektor ist jedoch durch sekundärrechtliche Maßnahmen weitgehend verwirklicht. Art. 58 Abs. 1 AEUV verweist auf den Titel „Der Verkehr“, der in Art. 90 ff. geregelt ist. Der Schutz der menschlichen Gesundheit legitimiert nach Art. 36 S. 1 AEUV Eingriffe in die Grundfreiheiten. Diese werden durch das vorliegende Gesetz nicht unverhältnismäßig eingeschränkt.

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 entfaltet erst ab dem 13. Dezember 2020 seine materielle Wirksamkeit. 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 Wagenhalter 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 Wagenhalter 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 Nr. 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 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 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 aus 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 Zulassung die Einhaltung der Anforderungen nach der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 vom 26. November 2014 beziehungsweise des Beschlusses Nr. 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 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 nach-

haltigen 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 helfen und somit die Möglichkeit schaffen, das wachsende Güterverkehrsaufkommen auf die Schiene zu verlagern.

### **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine

### **4. Erfüllungsaufwand**

#### **Erfüllungsaufwand für die Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

#### **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 jährlich zusätzlicher Erfüllungsaufwand, der auf 0,75 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.

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.

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.

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. Vergleichbare Trassenpreisdifferenzierungen gibt es in der Schweiz und in den Niederlanden. Zum anderen wird die Umrüstung von Bestandsgüterwagen seit 2012 mit einem am 12. Dezember 2020 auslaufenden lauffleistungsabhängigen 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 der Verwaltung**

#### **Erfüllungsaufwand für den Bund**

Der jährliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene fällt beim Eisenbahn-Bundesamt an und beträgt rd. 1,1 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.

#### **Erfüllungsaufwand für die Länder**

Derzeit gibt es keine Schienenwege der nicht bundeseigenen Eisenbahnen, 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 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 Regelungen nicht.

## **VII. Befristung, Evaluation**

Eine Befristung und Evaluation des Gesetzes ist nicht vorgesehen.

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.

## **B. Besonderer Teil – Einzelvorschriften**

### **Zu § 1**

§ 1 benennt den Anwendungsbereich.

### **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 Zulassung 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.

Nr. 1 erlaubt den Betrieb lauter Güterwagen, wenn diese mit einer niedrigen Geschwindigkeit betrieben werden und dadurch der längenbezogenen Schalleistungspegel 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 Lärminderung 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.

Nr. 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.

### **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

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.

nach Nummer 2,  
wenn Güterwagen für den ausschließlichen Einsatz auf lokalen oder regionalen Schienenwegen bestimmt sind und die Streckenhöchstgeschwindigkeit dieser Eisenbahninfrastruktur 60 km/h. nicht überschreitet.

Diese Regelung zielt auf Industrie-, Werks- und Hafengebiete, die dem Transport innerhalb eines räumlich begrenzten Gebietes dienen. Hier besteht wegen der geringen Geschwindigkeiten keine Notwendigkeit, durch fahrzeugseitige Maßnahmen den beim Betrieb entstehenden Lärm zu reduzieren.

nach Nummer 3,  
wenn es sich um Güterwagen handelt, die aus Gründen des historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden. Die Begriffe finden sich in § 1 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

## **Zu Absatz 2**

Absatz 2 regelt die Befristung einer Befreiung eines Güterwagens vom Betriebsverbot.

Für Fälle nach Nummer 1 wird die Befreiung bis zum Ende der Netzfahrplanperiode erteilt, in der die Befreiung erteilt wird.

Für Fälle nach Nummer 2 wird die Befreiung bis zum Ende der fünften Netzfahrplanperiode erteilt, die auf die Netzfahrplanperiode folgen, in der die Befreiung erteilt wird.

Für Fälle nach Nummer 3 wird die Befreiung unbefristet erteilt.

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.

Für Fälle nach Nummer 3 ist eine zeitliche Befristung 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 Lärmemission des Schienengüterverkehrs so gering, dass von diesen keine Schallemissionen in gesundheitsgefährdendem Umfang ausgehen.

## **Zu § 6**

### **Zu Absatz 1**

Die beim Betrieb von Schienenfahrzeugen entstehende Schallemission in 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.

### **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 § 7**

### **Zu Absatz 1**

In Absatz 1 werden die Pflichten der Zugangsberechtigten und der Betreiber der Schieneninfrastruktur bei der Beantragung von Schienenwegekaperazität 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 Schienenwegekaperazität zu beantragen, die es ermöglicht, auch mit lauten Güterwagen ohne Überschreiten der maximal zulässigen Schallemission die zugewiesene Schienenkaperazität 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.

### **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 § 5 eine Befreiung für die lauten Güterwagen erteilt wurde. Satz 2 verpflichtet die Betreiber der Schienenwege zu regelmäßigen stichprobenartigen Kontrollen, um sicherzustellen, dass die Schienenwegkaperazität 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 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.

### **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 siebenzig 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.

## **Zu Absatz 2**

Das Benehmerfordernis 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**

Absatz 1 benennt die mit einer Geldbußebewehrten Handlungen.

Absatz 2 legt den Bußgeldrahmen fest. Die in § 13 Absatz 1 Nummer 1 bis 3, 5 und 8 bewehrten Verstöße stellen wirken unmittelbar Emissions erhöhend. Ein Strafraumen 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 und 7, als weniger schädlich bewertet und der Strafraumen auf maximal dreißigtausend Euro festgelegt. Der Strafraumen 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 Strafraumen wird mit Blick auf die Arbeitnehmereigenschaft und Weisungsgebundenheit der Triebfahrzeugführer mit zweitausend Euro als angemessen bewertet.

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**

Regelt das in Kraft treten des Gesetzes. Materielle Wirkung entfaltet das Gesetz mit dem 13. Dezember 2020.