

Landtag Rheinland-Pfalz Parl. Geschäftsstelle	
23.06.2017	8:37
Datum	Uhrzeit
17/1630	



RheinlandPfalz

MINISTERIUM FÜR  
WIRTSCHAFT, VERKEHR,  
LANDWIRTSCHAFT  
UND WEINBAU

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Berufsbildende Schule Betzdorf-Kirchen  
Klasse 11  
Auf dem Molzberg 14  
57548 Kirchen (Sieg)

LANDTAG Rheinland-Pfalz 17 / 1630 VORLAGE
--

DER MINISTER  
Dr. Volker Wissing  
Stiftsstraße 9  
55116 Mainz  
Telefon 06131 16-2201  
Telefax 06131 16-2170  
poststelle@mwwlvw.rlp.de  
www.mwwlvw.rlp.de

21 . Juni 2017

**Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 7. Juni 2017**  
TOP 11 Den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern  
Beschluss des Schülerlandtags vom 9. Mai 2017 – Vorlage 17/1434

Liebe Schülerinnen und Schüler,

Sie hatten im Schülerlandtag einen Beschluss zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gefasst. Dieser Beschluss wurde in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 7. Juni 2017 behandelt. In dem Zusammenhang hatte ich zugesagt, meinen Sprechvermerk sowie die Bundesratsinitiative des Landes Rheinland-Pfalz zum Schienenlärmschutzgesetz und meine dazugehörige Rede vor dem Bundesrat am 10. Februar 2017 zur Verfügung zu stellen. Entsprechend dieser Zusage erhalten Sie nunmehr die beigelegten Unterlagen.

Es hat mir Freude bereitet zu sehen, wie Sie sich als Jugendliche und junge Erwachsene für demokratische Abläufe interessieren und sich entsprechend engagieren.

Dieses Schuljahr ist nun so gut wie geschafft. Für Ihre weiteren schulischen Pläne und für anstehende Entscheidungen zu Ihrer beruflichen Entwicklung wünsche ich Ihnen alles Gute, vor allem jedoch viel Freude an dem, was Sie tun.

Viel Spaß in den Ferien.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Postfach 3289 | 55022 Mainz

Gymnasium am Römerkastell Alzey  
Klasse 10 a  
Jean-Braun-Straße 19  
55232 Alzey

**DER MINISTER**  
**Dr. Volker Wissing**  
Stiftsstraße 9  
55116 Mainz  
Telefon 06131 16-2201  
Telefax 06131 16-2170  
poststelle@mwwlvw.rlp.de  
www.mwwlvw.rlp.de

21. Juni 2017

## **Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 7. Juni 2017**

**TOP 11 Den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern**  
Beschluss des Schülerlandtags vom 9. Mai 2017 – Vorlage 17/1434

Liebe Schülerinnen und Schüler,

Sie hatten im Schülerlandtag einen Beschluss zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gefasst. Dieser Beschluss wurde in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 7. Juni 2017 behandelt. In dem Zusammenhang hatte ich zugesagt, meinen Sprechvermerk sowie die Bundesratsinitiative des Landes Rheinland-Pfalz zum Schienenlärmschutzgesetz und meine dazugehörige Rede vor dem Bundesrat am 10. Februar 2017 zur Verfügung zu stellen. Entsprechend dieser Zusage erhalten Sie nunmehr die beigefügten Unterlagen.

Es hat mir Freude bereitet zu sehen, wie Sie sich als Jugendliche und junge Erwachsene für demokratische Abläufe interessieren und sich entsprechend engagieren.

Dieses Schuljahr ist nun so gut wie geschafft. Für Ihre weiteren schulischen Pläne und für anstehende Entscheidungen zu Ihrer beruflichen Entwicklung wünsche ich Ihnen alles Gute, vor allem jedoch viel Freude an dem, was Sie tun.

Viel Spaß in den Ferien.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Grund- und Realschule plus Glan-Münchweiler  
Klasse 10  
Glanstraße 9  
66907 Glan-Münchweiler

**DER MINISTER**  
**Dr. Volker Wissing**  
Stiftsstraße 9  
55116 Mainz  
Telefon 06131 16-2201  
Telefax 06131 16-2170  
poststelle@mwwlv.rlp.de  
www.mwwlv.rlp.de

21. Juni 2017

**Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 7. Juni 2017**  
TOP 11 Den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern  
Beschluss des Schülerlandtags vom 9. Mai 2017 – Vorlage 17/1434

Liebe Schülerinnen und Schüler,

Sie hatten im Schülerlandtag einen Beschluss zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gefasst. Dieser Beschluss wurde in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 7. Juni 2017 behandelt. In dem Zusammenhang hatte ich zugesagt, meinen Sprechvermerk sowie die Bundesratsinitiative des Landes Rheinland-Pfalz zum Schienenlärmschutzgesetz und meine dazugehörige Rede vor dem Bundesrat am 10. Februar 2017 zur Verfügung zu stellen. Entsprechend dieser Zusage erhalten Sie nunmehr die beigefügten Unterlagen.

Es hat mir Freude bereitet zu sehen, wie Sie sich als Jugendliche und junge Erwachsene für demokratische Abläufe interessieren und sich entsprechend engagieren.

Dieses Schuljahr ist nun so gut wie geschafft. Für Ihre weiteren schulischen Pläne und für anstehende Entscheidungen zu Ihrer beruflichen Entwicklung wünsche ich Ihnen alles Gute, vor allem jedoch viel Freude an dem, was Sie tun.

Viel Spaß in den Ferien.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Integrierte Gesamtschule Kastellaun  
Klasse 10 b  
Albert-Schweitzer-Straße  
56288 Kastellaun

DER MINISTER  
Dr. Volker Wissing  
Stiftsstraße 9  
55116 Mainz  
Telefon 06131 16-2201  
Telefax 06131 16-2170  
poststelle@mwwlvw.rlp.de  
www.mwwlvw.rlp.de

21. Juni 2017

**Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 7. Juni 2017**

TOP 11 Den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern  
Beschluss des Schülerlandtags vom 9. Mai 2017 – Vorlage 17/1434

Liebe Schülerinnen und Schüler,

Sie hatten im Schülerlandtag einen Beschluss zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gefasst. Dieser Beschluss wurde in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 7. Juni 2017 behandelt. In dem Zusammenhang hatte ich zugesagt, meinen Sprechvermerk sowie die Bundesratsinitiative des Landes Rheinland-Pfalz zum Schienenlärmschutzgesetz und meine dazugehörige Rede vor dem Bundesrat am 10. Februar 2017 zur Verfügung zu stellen. Entsprechend dieser Zusage erhalten Sie nunmehr die beigefügten Unterlagen.

Es hat mir Freude bereitet zu sehen, wie Sie sich als Jugendliche und junge Erwachsene für demokratische Abläufe interessieren und sich entsprechend engagieren.

Dieses Schuljahr ist nun so gut wie geschafft. Für Ihre weiteren schulischen Pläne und für anstehende Entscheidungen zu Ihrer beruflichen Entwicklung wünsche ich Ihnen alles Gute, vor allem jedoch viel Freude an dem, was Sie tun.

Viel Spaß in den Ferien.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing

## Sprechvermerk

### **Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 7. Juni 2017**

TOP 11 Den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern

Beschluss des Schülerlandtags vom 9. Mai 2017

- Vorlage 17/1434 -

Anrede,

Die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ist besonders seit der Bahnreform 1993/1994 ein Pfeiler der deutschen Verkehrspolitik. Die Umsetzung im Bereich der Deutschen Bahn AG ist eine Aufgabe des Bundes. Die Länder sind für die sogenannten Nichtbundeseigenen Eisenbahnen zuständig, die aber eine vergleichsweise untergeordnete Bedeutung spielen.

Der Bund ist bemüht, im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung die Grundlagen für einen attraktiven, leistungsfähigen Güterverkehr auf der Schiene zu legen. Darüber hinaus stellt er finanzielle Mittel für den Ausbau von Terminals und Gleisanschlüssen bereit, die nicht im Eigentum seiner Eisenbahn stehen. Das Fahren von Zügen im Güterverkehr ist nach allgemeiner Auffassung hingegen eine unternehmerische Aufgabe der Akteure, die dem Wettbewerb geöffnet ist. Wettbewerb soll für mehr Effizienz, geringere Kosten und attraktive, bedarfsgerechte Angebote sorgen.

Die Länder, auch Rheinland-Pfalz, stellen finanzielle Mittel für Investitionen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen bereit. Es bedarf aber in Rheinland-Pfalz einer komplementären Beteiligung der betroffenen Bahnen und Kommunen.

Leider steckt der Güterverkehr auf der Schiene in einer schweren Krise. Mit der Suche nach einem Ausweg befasst sich aktuell intensiv die Bundespolitik, denn mit der Zukunft des Schienengüterverkehrs steht und fällt letztlich der Erfolg der europäischen und nationalen Verkehrs- und Umweltpolitik der letzten 25 Jahre. In Deutschland stagniert der Marktanteil der Schiene an der Gesamttransportleistung

bei etwa 17 Prozent. Wenn die Schiene in Deutschland schwächelt, trifft es am Ende Europa insgesamt. Denn der Schienengüterverkehr in Deutschland ist nicht nur in einer geografisch zentralen Position, sondern er hat auch europaweit einen Marktanteil von 27 Prozent am gesamten Schienengüterverkehr.

Die Branche beobachtet seit Jahren mit großer Sorge die sich verschärfenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Schiene. Durch ungleiche Wettbewerbsbedingungen und zusätzliche Kostenbelastungen fällt es den hier tätigen Bahnunternehmen immer schwerer, das nötige Geld zu verdienen. Hinzu kommen immer mehr regulatorische Eingriffe, die die Prozesse schwerfällig machen und Bürokratie ohne angemessenen Nutzen aufbauen. Zukunftsfähig kann die Schiene auf dem Gütermarkt so nicht werden. Wettbewerber der Staatsunternehmen ziehen sich mittlerweile sogar wieder vom Markt zurück und selbst die DB Cargo AG schreibt rote Zahlen. Auch sie hat einen Konzentrationsprozess eingeleitet.

Es ist deshalb sehr zu begrüßen, dass das Bundesverkehrsministerium jetzt einen „Runden Tisch“ zum Schienengüterverkehr eingerichtet hat. Es bedarf dringend einer Trendwende unter Einbeziehung aller maßgeblichen Akteure, vor allem aber des Staates selbst. Ohne politische und ordnungsrechtliche Begleitung wäre die Trendwende nicht zu schaffen. Auf der Grundlage des Artikels 87e Grundgesetz hat der Bund auch die Pflicht gegenzusteuern und dem Gemeinwohl Rechnung zu tragen. Der Handlungsbedarf besteht besonders vor dem aktuellen Hintergrund der notwendigen Klimawende bei einem weiter steigenden Transportvolumen. Als einziger bereits heute weitgehend elektromobiler Transporteur in einer Welt begrenzter fossiler Brennstoffe hätte die Schiene das Potenzial zu einer die Umwelt schonenden Abwicklung.

Besonders kritisch ist die Situation des Einzelwagenverkehrs als wesentliches Kernelement des Schienengüterverkehrs. Seine Aufgabe würde umfassende Güterverlagerungen auf die Straße bedeuten. Gerade hier darf die Schiene bei ihren sicher auch nötigen eigenen Anstrengungen nicht alleine gelassen werden. Insbesondere braucht es Investitionen in eine leistungsfähige Infrastruktur und in einen zukunftsfähigen, modernen Wagenpark.

Bislang ist der Güterverkehr auf der Schiene jedoch bei wichtigen Kostenpositionen im Hintertreffen. Der LKW profitiert derzeit unter anderem von niedrigen Dieselpreisen. Er kann das Tarif- und Sozialgefälle innerhalb Europas besonders bei grenzüberschreitenden Verkehren nutzen und wird nicht mit seinen vollen externen Kosten belastet.

Der deutsche Schienengüterverkehr hat dagegen ständig steigende Trassenpreise zu verkraften und wird über Energieabgaben wie EEG- oder CO<sub>2</sub>-Abgaben mit dreistelligen Millionenbeträgen pro Jahr belastet.

Die Landesregierung hat zum letzten Jahreswechsel erfolgreich eine EntschlieÙung der Länderkammer, des Bundesrats, auf den Weg gebracht, die die Situation des Schienengüterverkehrs insgesamt anspricht. Sie richtet einige wesentliche Kernforderungen an die Bundesregierung und fordert sie zum Gegensteuern auf.

Entscheidend ist dabei die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern. Aus ihr muss sich die Fähigkeit zu Innovationen ergeben, ohne die es für die Schiene längerfristig keine Zukunft geben kann. Die Länder alleine können die missliche Situation der Schiene nicht ändern. Das ist Bundesaufgabe. Sie sind aber über den Bundesrat an der Gesetzgebung beteiligt und tragen in diesem Rahmen auch politische Verantwortung. Dieser haben sie bereits mit dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom Oktober 2016 zu „Entwicklungsperspektiven des Schienengüterverkehrs“ Rechnung getragen.

Ein Teilerfolg ist die jetzt diskutierte Halbierung der Trassenpreise für Güterzüge. Wenn die Güterverkehrsunternehmen weniger für die Nutzung der Strecken zahlen müssen, erhöht dies ihre Wettbewerbsfähigkeit. Dies kann als steuerlicher Anreiz im Sinne der Nummer 3 des Beschlusses gewertet werden, denn der Einnahmeausfall der DB Netz AG wäre aus Steuermitteln zu kompensieren.

Den Ländern ist es ein wichtiges verkehrs-, umwelt- und strukturpolitisches Anliegen, dass dem Schienengüterverkehr wieder eine größere Bedeutung zukommt. Ein leistungsfähiger und sicherer Schienengüterverkehr ist im Transportmittelportfolio für unsere Volkswirtschaft unverzichtbar. Die beteiligten Unternehmen müssen

aber im Einzelfall die Initiative ergreifen, wenn sie Marktchancen für die Schiene sehen. Das betrifft sowohl die Verbesserung von Gleisanschlüssen in Binnenhäfen als auch die Reaktivierung von Strecken und Gleisanschlüssen.

Leider sind viele Unternehmen, die an Bahnstrecken liegen und vielleicht sogar noch über Gleisanschlüsse verfügen, nicht bereit, auf die Bahn zu wechseln. Das Land kann dies nicht anordnen. Und insofern wäre auch eine Bundesratsinitiative dazu nicht zielführend. Das Land kann sich aber gegenüber dem Bund und zusammen mit anderen Ländern und Akteuren politisch für bessere Rahmenbedingungen engagieren. Das tun wir mit Nachdruck.



Rede  
des Ministers für  
Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
in Rheinland-Pfalz,  
Dr. Volker Wissing,

anlässlich der  
Sitzung des Bundesrates am  
10. Februar 2017

TOP 64

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

## Anrede

Endlich ist es so weit! Wir kommen auf dem Weg zu einem leiseren Güterverkehr auf der Schiene ein gutes Stück voran. Mit dem jetzt vom Bund vorgelegten Entwurf eines Schienenlärmschutzgesetzes wird die Voraussetzung dafür geschaffen, dass ab Ende 2020 faktisch keine lauten Güterwagen mit Graugussbremsklötzen mehr auf den deutschen Strecken unterwegs sein werden.

Damit löst der Bund seine Zusage aus der Koalitionsvereinbarung ein. Gleichzeitig gibt es auch wieder eine positive Perspektive für alle Bürgerinnen und Bürger, die an stark befahrenen Bahnstrecken wohnen und deren Gesundheit leidet. Ich erinnere hier besonders an das Rheintal – nicht nur in Rheinland-Pfalz, sondern auch in Nordrhein-Westfalen, Hessen und Baden-Württemberg. Hier und anderswo kämpfen die Bürger schon seit vielen Jahren für mehr Ruhe.

Das Gesetz hilft aber nicht nur den vom Schienenlärm betroffenen. Ein leiserer Güterverkehr ist gleichzeitig ein Muss für die Schiene. Denn ohne Fortschritte würde sie die Akzeptanz in der Bevölkerung und damit beim Steuerzahler verlieren. Wir wissen alle, welche große Summen an Bundesgeld jährlich in das Schienennetz investiert wird. Ohne Fortschritte würde sie sich den Ast absägen, auf dem sie sitzt. Das haben Bund und Bahn erkannt. Die deutschen Wagenhalter allen voran die DB Cargo AG haben zugesichert, ab Ende 2020 nur noch leise Güterwagen einzusetzen. Flankiert wird das durch ein System lärmabhängiger Trassenpreise und eines Bonus für leise Güterzüge, der vom Bund finanziell gefördert wird.

Hier kann man sich auch noch mehr vorstellen, nämlich eine stärkere Differenzierung zwischen lauten und leisen Fahrzeugen und Anreize für die Beschaffung besonders leiser Güterwagen. Denn die Umrüstung kann nicht das Ende der Fahnenstange sein. Der Stand der Technik geht deutlich weiter. Aber ich glaube, auch hier befinden sich Bund und Bahn mittlerweile auf einem guten Weg.

Ich möchte mich an dieser Stelle auch bedanken bei unseren Schweizer und niederländischen Freunden. Ohne deren Vorreiterrolle wären wir wohl noch nicht so weit. Zusammen mit den dortigen Anreizsystemen kommen die Wagenhalter und Bahnunternehmen bei der Umrüstung von Güterwagen auf Verbundstoffbremssohlen nach meiner Einschätzung auf ihre Kosten. Natürlich hängt das auch immer davon ab, wie intensiv die Wagen dort eingesetzt werden, wo es eine Differenzierung beim Trassenpreis gibt.

Besonders wirksam war das Schweizer Gesetz, das ein Fahrverbot für laute Güterwagen schon ab Anfang 2020, also ein Jahr früher, vorsieht. Es war sozusagen ein Eisbrecher in Brüssel. Und es erlaubt es, die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme zu testen, bevor in dem viel größeren Deutschland die heiße Phase beginnt.

Ob die Europäische Kommission das deutsche Gesetz passieren lässt, ist allerdings noch nicht sicher. Es ist kein Geheimnis und ich habe es bei meinem Besuch bei der Kommission im vergangenen November selbst erfahren, dass Brüssel mit Blick auf Staaten, in denen der Güterverkehr auf der Schiene noch mehr schwächelt als bei uns, lieber später mit verbindlichen Einschränkungen starten möchte. In anderen Ländern ist der Druck der Öffentlichkeit auch nicht so groß wie bei uns. Offen ist auch noch, ob die ausländischen Wagenhalter die Ernsthaftigkeit des deutschen Vorgehens voll erfasst haben. Viele ausländische Güterwagen kommen nicht so oft auf das deutsche Netz, dass sich die Anreizsysteme für diese lohnen würden.

Der Gesetzentwurf des Bundes sieht kein vollständiges Verbot vor, was ehrlicher gewesen wäre. Er sieht vor, dass laute Züge dann langsamer fahren müssen. Und sie müssen sehr viel langsamer fahren, um den Lärm auf das Maß eines leisen Güterzuges abzusenken. Langsame Züge taugen jedoch nicht für den Wettbewerb mit der Straße. Vor allem ziehen sie aber die Netzkapazität nach unten und schaden so der Schiene insgesamt. Das gilt nicht nur im Güterverkehr, sondern auch im Fernverkehr und im SPNV. Man muss also sagen, dass das Gesetz nur dann funktionieren wird, wenn keine lauten Güterwagen mehr fahren. Es kann gut sein, dass der Bund hier noch nachsteuern muss.

Bemerkenswert ist nicht zuletzt die Begründung des Bundes für die Einschränkungen. Er bringt die gesundheitsschädliche Wirkung des Bahnlärms klar zum Ausdruck setzt erstmalig das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit vor das Grundrecht auf freie Berufsausübung. Der Staat müsse die Gesundheit seiner Bürgerinnen und Bürger schützen. Daran käme auch die Kommission nicht so schnell vorbei. Denn das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit steht auch an vorderer Stelle, nämlich in Artikel 3 unter dem Kapitel „Die Würde des Menschen“, in der Grundrechtecharta der Europäischen Union.

Es ist gut, dass sich der Bundesrat anlässlich des Gesetzentwurfs auch mit einer EntschlieÙung nochmal zu Wort meldet. Denn es waren die Länder, die den Stein im politischen Feld schon frühzeitig ins Rollen brachten. Bereits bei der Verabschiedung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Ende 1989 hat der Bundesrat auf Initiative des Landes Rheinland-Pfalz eine gesetzliche Regelung des Bundes zur Begrenzung des Lärms an bestehenden Straßen und Schienen angemahnt. Die Verkehrsministerkonferenz hat Ende 2006 einem rheinland-pfälzischen Beschlussvorschlag mit Forderung eines Umrüstprogramms für laute Güterwagen zugestimmt. Im November 2009 haben wir einen Verordnungsentwurf mit dem Ziel lärmabhängiger Trassenpreise in den Bundesrat eingebracht, dem 2010 zugestimmt wurde. 2012 hat der Bund dann mit der Bahn ein solches System vereinbart.

Ich möchte Ihnen, dem Bund, den Bürgerinitiativen und dem Bahnsektor versichern, dass wir auch nach einer Beschlussfassung des Gesetzgebers nicht nachlassen werden, für eine leisere Schiene einzutreten. Dem vorliegenden Gesetzentwurf und den Anträgen wird Rheinland-Pfalz zustimmen. Ich bitte auch Sie darum.

Vielen Dank!

10.02.17

## **Stellungnahme** des Bundesrates

---

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

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

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt ausdrücklich die Absicht der Bundesregierung, laute Güterwagen ab Dezember 2020 zu verbieten und unterstützt daher grundsätzlich die vorliegende Verbotsregelung für laute Güterwagen. Die Minderung der Lärmemissionen aus dem Schienengüterverkehr ist ein wichtiges umweltpolitisches Ziel und kann für eine Vielzahl von vom Schienenlärm betroffenen Menschen eine Verbesserung bedeuten.
- b) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, um eine möglichst lineare und vollständige Umrüstung bis 2020 zu erreichen, die angekündigte Evaluierung der Umrüstung nun unverzüglich vorzunehmen und für den Fall, dass nicht 50 Prozent aller in Deutschland verkehrender Güterwagen mit lärm mindernden Bremssystemen ausgerüstet sein sollten, entsprechend der Vereinbarung im Koalitionsvertrag ordnungsrechtliche Maßnahmen, wie beispielsweise Durchfahrtsverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen, an hochbelasteten Streckenabschnitten für 2017 vorzubereiten. Der Bundesrat erinnert diesbezüglich an seinen Beschluss vom 18. Dezember 2015, BR-Drucksache 551/15 (Beschluss).
- c) Der Bundesrat bittet, die vorgesehenen Ausnahmen vom Verbot auf das absolute Minimum zu beschränken und ergänzend deutlich höhere Trassenpreise für die ausnahmsweise erlaubten verlangsamten Züge mit lauten

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

- d) Der Verkehrsanteil des Schienengüterverkehrs muss im Hinblick auf den Klimaschutz und weitere verkehrs- und umweltpolitische Ziele dauerhaft gesteigert werden. Der Bundesrat sieht hierfür in der Einführung technischer Innovationen auch zur Emissionsminderung, wie dem Einsatz von Güterwagen mit lärmarmen Bremsen, eine wichtige Voraussetzung.
- e) Der Bundesrat begrüßt die angekündigte Absicht des Bundes, ein bundesweites Netz von Monitoringstationen für Schienenverkehrslärm einzurichten. Er bittet die Bundesregierung, die Stationen technisch so auszustatten, dass zum einen die Wirksamkeit der Verbotsregelung für graugussklotzgebremste Güterwagen überprüft und zum anderen die Entwicklung des Schienenverkehrslärms insgesamt erfasst werden können. Der Bundesrat hält es für erforderlich, den dauerhaften Betrieb eines Monitorings für Schienenverkehrslärm im Hinblick auf Zielrichtung, Ausgestaltung und Rechtsfolgen auf eine verbindliche Grundlage zu stellen und bittet die Bundesregierung eine entsprechende gesetzliche Regelung zu schaffen.

## 2. Zu § 1

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

### Begründung:

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

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

3. Zu § 5 Absatz 3

§ 5 Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

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

Begründung:

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

4. Zu § 9

In § 9 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

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

Begründung:

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

5. Zu § 10 Absatz 3

§ 10 Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 sind die Wörter "für Eisenbahnen des Bundes" durch die Wörter "nach § 9 Satz 1" zu ersetzen.
- b) Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

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

Begründung:

Folgeänderung zur Änderung von § 9 Satz 1.

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

6. Zu § 10 Absatz 4 - neu -

Dem § 10 wird folgender Absatz 4 angefügt:

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

Begründung:

Ein Verbot graugussklotzgebremster lauter Güterwagen ist ein wichtiger Bestandteil der Strategie des Bundes zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms,



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