

Deutscher BundestagAusschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur**Ausschussdrucksache****18(15)490-D**Stellungnahme zur 103. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 22.03.2017

VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER IN DEUTSCHLAND E. V.

Mattentwiete 5
D-20457 Hamburg
Telefon +49 40 226 59 21-0
Telefax +49 40 226 59 21-19
mail@vpihamburg.de
www.vpihamburg.de

VPI · Mattentwiete 5 · D-20457 Hamburg

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Hamburg, 21. März 2017

**Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zum
Verbot des Betriebs lauter Güterwagen
(Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG) – Drucksache 11/11287)**

Sehr geehrter Damen und Herren,

der VPI begrüßt ausdrücklich ein Schienenlärmschutzgesetz, als ein klares Signal, dass ab der Fahrplanperiode 2020/2021 der Einsatz lauter Güterwagen in Deutschland nicht mehr zulässig sein wird.

Für die im VPI organisierten Unternehmen bedeutet dies Rechtssicherheit. Damit geraten die intensiven und teuren Umrüstungs- und Neubeschaffungsaktivitäten der deutschen Wagenhalter für eine leise Flotte nicht dadurch in Gefahr, dass im Ergebnis diejenigen Halter belohnt werden, die sich einer Umrüstung oder Neubeschaffung verweigern und dadurch mit Kostenvorteilen in Deutschland Verkehre betreiben. Dies gilt es dringend zu verhindern, da ansonsten zum einen die Entlastung der durch Lärm betroffenen Bürger nicht eintritt und zum anderen der Wettbewerb erheblich verzerrt würde. Das Interesse der Wagenhalter ist zu dem eine breite gesellschaftliche Akzeptanz des Schienengüterverkehrs, da ansonsten mittel- bis langfristig das Geschäftsmodell der Wagenhalter bedroht wäre.

Ein Verbot ohne Ausnahmen wäre sicher das noch eindeutiger Signal. Dies wäre aber sicher nicht mit den in der EU geltenden Wettbewerbsregeln vereinbar.

Es gilt deshalb, eine Regelung zu finden, die das Ziel, dass ab Ende 2020 nur noch leise Wagen in Deutschland verkehren, umsetzt und zum anderen EU-rechtlich nicht

angreifbar ist. Dabei darf nicht eintreten, dass der Schienengüterverkehr in Deutschland behindert wird.

Dieser Zielkonflikt ist unseres Erachtens in dem vorliegenden Gesetzesentwurf gut gelöst, wobei unserer Meinung ein stark gespreiztes Trassenpreissystem auch geeignet wäre.

Das im vorgelegten Gesetzentwurf enthaltene grundsätzliche Einsatzverbot lauter Güterwagen wird in der Begründung auf Seite 14 (Teil A, Ziffer III) unter anderem damit gerechtfertigt, dass keine alternativen mildereren Mittel zur Verfügung stünden.

Dem ist aus Sicht des VPI zu widersprechen. Bereits in mehreren Kommunikees (5 Kernbotschaften, PM vom 18.11.2015, siehe <https://www.vpihamburg.de/news/vpi-pressemitteilung-etappenzielerreicht-2016-faehrt-die-haelfte-der-privaten-gueterwagen-leise>) hat VPI eine signifikant höhere Spreizung der Trassenpreise zu Lasten lauter und zu Gunsten leiser Wagen gefordert und dabei einen Wert von 30 % Differenz genannt, der den Einsatz lauter Wagen wirtschaftlich untragbar werden lässt. An dieser Forderung hält VPI auch im Lichte des vorgelegten Gesetzentwurfes und seiner Begründung fest. Aus Sicht des VPI ist diese Maßnahme sehr wohl geeignet, effektiv eine rasche Umstellung der Flotten auf leise Fahrzeuge herbeizuführen. Der dann ökonomisch nachteilige Einsatz lauter Wagen wird angesichts der im Schienengüterverkehr vorherrschenden hohen Preissensibilität sehr rasch dazu führen, dass laute Wagen vom Schienennetz verschwinden. Dass durch die geforderte drastische Trassenpreisspreizung wegen EU-rechtlicher Vorgaben kein Überschuss beim Infrastrukturbetreiber entstehen darf, wird nicht in Abrede gestellt. Gleichwohl erscheint es aus Sicht des VPI sehr wohl möglich, ein lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS) so zu gestalten, dass auch bei einer drastischen Trassenpreisspreizung keine Überschüsse beim Infrastrukturbetreiber verbleiben. Vielmehr sollte das LaTPS im Gegenzug leise Wagen durch entsprechend niedrigere Trassenpreise belohnen. Der Weg über ein stark differenziertes LaTPS stellt somit ein hoch wirksames Instrument zur Lärmreduktion dar, das gegenüber einem Verbot ein deutlich milderes Mittel ist. Anders als ein Verbot bestraft ein weit gespreiztes LaTPS gezielt und drastisch diejenigen, die sich an der Lärmreduktion nicht beteiligen und gleichzeitig vermeidet es die Gefahr, den Schienengüterverkehr insgesamt dadurch erheblich zu behindern, dass

die ohnehin knappen Kapazitäten durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und/oder Nachtfahrverbote weiter verringert werden. Die gravierenden negativen Auswirkungen der genannten Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachtfahrverbote auf den Schienengüterverkehr wurden durch Gutachten hinreichend nachgewiesen. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf eine ausführliche Darstellung der Effekte und Wirkzusammenhänge verzichtet.

Es folgen Anmerkungen und Anregungen zu den aus Sicht des VPI zentralen Vorschriften des Entwurfs in numerischer Reihenfolge der Paragraphen.

Zu § 2 Absatz 1 SchienenlärmschG:

Unter die im Entwurf vorgesehene Definition „lauter Güterwagen“ fallen gemäß der aktuellen Formulierung auch diejenigen Güterwagen, die durch Umrüstung auf Verbundstoffbremssohlen (K- oder LL-Sohle) oder Scheibenbremse lärmsaniert wurden. Aus Sicht des VPI erscheint es sinnvoll, auch die lärmsanierten Wagen bereits in der Definition nicht unter den Begriff „lauter Güterwagen“ zu fassen. Mit der gegenwärtigen Formulierung wird ein Wagen, der durch aufwendige technische Maßnahmen lärmsaniert wurde, begrifflich mit einem Makel versehen, da er ex definitionem als „lauter Güterwagen“ gilt. Hierdurch entsteht ohne sachlichen Grund ein „leiser Wagen zweiter Klasse“, der zwar mit der gleichen leisen Technik ausgestattet ist und sich lediglich durch das Zulassungsdatum unterscheidet.

Zu § 3 Absatz 2 Nummer 1 SchienenlärmschutzG:

Anknüpfend an die Ausführungen zu § 2 Abs. 1 und die vorgeschlagene Anpassung der Definition muss folgerichtig die Vorschrift des § 3 Abs. 2 Nr. 1 angepasst werden. Wenn bereits per Definition der lärmsanierte Wagen nicht als „lauter Wagen“ gilt, muss er auch nicht von einem Einsatzverbot lauter Güterwagen ausgenommen werden. Wir regen daher an, in § 3 die Nr. 1 des Absatzes 2 zu streichen, wenn der Anregung zur Änderung der Definition gefolgt wird. Durch beide Änderungen würde das Gesetz verschlankt.

Zu § 4 Nummern 1 und 2 SchienenlärmschutzG:

Um ein umfassend wirksames Einsatzverbot lauter Güterwagen zu erreichen, sollten aus Sicht des VPI die Ausnahmetatbestände des § 4 noch unattraktiver ausgestaltet werden, als dies im vorgelegten Entwurf geschehen ist.

Ein aus Sicht des VPI möglicher Weg der weiteren Verschärfung der Ausnahmetatbestände ist eine zusätzliche Belegung der lauten Fahrzeuge mit einem signifikant höheren Trassenpreis. Dies kann sowohl additiv geschehen, als auch alternativ.

Additiv bedeutet, dass laute Wagen, die unter einem der Ausnahmetatbestände (also langsamer [§ 4 Nr. 1] und/oder über Umwege [§ 4 Nr. 2]) betrieben werden, zusätzlich mit einem spürbaren Malus im Trassenpreis belegt werden.

Alternativ bedeutet, dass ein weiterer, äußerst restriktiv gestalteter Ausnahmetatbestand geschaffen wird, der einen ausnahmsweisen Einsatz lauter Wagen zwar gestattet, ihn aber mit einem so drastisch erhöhten Trassenpreis belegt, dass dieser Fall nur in absoluten Ausnahmefällen und in einer Übergangsphase vorkommen wird. Keinesfalls soll diese Ausnahmeregelung als ein Aufweichen des grundsätzlich strikten Einsatzverbotes verstanden werden. Daher muss die Höhe des Trassenpreises für diesen Fall annähernd prohibitiv ausfallen, um die gewünschte Wirkung nicht zu verfehlen. So kann vermieden werden, dass das gesamte Fahrplangefüge ins Wanken gerät, weil etwa ad-hoc eine langsame Trasse zu buchen ist, die dann womöglich den gesamten – auch den leisen – Schienengüterverkehr schädigt. Enorme Kapazitätsengpässe und Verspätungen wären die Folge. An dieser Stelle könnten also die eingangs gemachten Überlegungen zum LaTPS als milderer Mittel Eingang in das Gesetz finden.

Zu § 5 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 Nummer 1 SchienenlärmschutzG:

Dieser Befreiungstatbestand trägt dem Umstand Rechnung, dass es einige wenige Waggontypen gibt, die nicht auf leise Bremstechnik umgerüstet werden können.

Somit ist diese Vorschrift auch Ausdruck der Grundsätze des Bestandsschutzes.

Wir regen an zu ergänzen, dass auch eine technisch zwar mögliche, aber wirtschaftlich unverhältnismäßig teure Umrüstung ebenfalls in den Befreiungstatbestand aufgenommen wird.

Zu § 5 Absatz 1, zusätzliche Nummer 3

Aus Sicht des VPI sollten in § 5 Abs. 1 in einer zusätzlichen Nr. 3 ebenfalls Güterwagen aufgenommen werden, die das Streckennetz nutzen, um den Bestimmungsort zur Umrüstung oder zur Zerlegung zu erreichen.

Hinsichtlich der in den §§ 7 und 8 SchienenlärmschutzG normierten umfangreichen Pflichten der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten, sehen wir erhebliche administrative Aufwände auf den Schienengüterverkehr insgesamt zukommen. Teilweise werden diesen Sektorgruppen erhebliche Verpflichtungen auferlegt, die nur schwer zu erfüllen sein werden. Auch halten wir die Regelungen in den §§ 10 - 13 für zu umfangreich.

Wir gehen insgesamt davon aus, dass dieses Gesetz, wenn es noch im ersten Halbjahr 2017 in Kraft gesetzt wird, dazu führen wird, dass Ende 2020 keine lauten Wagen in Deutschland verkehren werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass es nicht zu weiteren Verzögerungen im Gesetzgebungsverfahren kommt.

Wir regen deshalb einen Entschließungsantrag an, per Ende 2019 zu evaluieren, wie viele Kilometer auf deutschen Schienen mit leisen Wagen gefahren werden (Anzahl Wagen ist unserer Meinung nach das falsche Kriterium) und welche Regelungen im europäischen Umfeld hinsichtlich Zeit und Umfang getroffen wurden und dann ggf. das Gesetz zu novellieren.

Mit freundlichen Grüßen

VPI-Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Tuscher', written in a cursive style.

Jürgen Tuscher
Geschäftsführer