



Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit E-Mail vom 25. Oktober 2016 (Aktenzeichen LA 18.5181.19/3 // 2711844) ausgewählten Verbänden den „Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme aufgefordert.

Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de), nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMVI folgende Stellungnahme. Wir danken dem BMVI für die gewährte Fristverlängerung bis zum 15. November 2016.

I. Grundsätzliche Stellungnahme

Die Allianz pro Schiene e.V. begrüßt ausdrücklich die Absicht des BMVI, den Betrieb lauter Güterwagen in Deutschland mit Beginn des Netzfahrplans 2020/21 zu verbieten. Die Allianz pro Schiene hat sich bereits Anfang 2015 für ein Einsatzverbot lauter Güterwagen ab Ende 2020 ausgesprochen.

Es ist das Ziel der Bundesregierung, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren. Dieses Ziel wird von den Akteuren des Schienenverkehrssektors in Deutschland unterstützt. Wesentliches Element für die Erreichung des Halbierungsziels ist die Lärmvermeidung an der Quelle durch Reduzierung der Rollgeräusche des Güterwagenparks. Die deutschen Wagenhalter haben sich zur vollständigen Lärmsanierung des eigenen Güterwagenparks (durch Umrüstung oder Neubeschaffung) bis zum Fahrplanwechsel 2020/2021 bekannt. Dabei fördert der Bund bis zu diesem Zeitpunkt die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf eine zugelassene lärmindernde Technik anteilig. Der Bund hat zudem angekündigt, eine Innovationsprämie für leise Güterwagen einzuführen. Damit will die Bundesregierung künftig auch Investitionen in neue leise Güterwagen unterstützen, wenn im Gegenzug alte laute Güterwagen aus dem Verkehr gezogen werden.

Es ist folgerichtig, ab dem Auslaufen des Förderprogramms zur Umrüstung auf lärmindernde Technik den weiteren Einsatz lauter Wagen auf dem deutschen Schienennetz zu untersagen. Durch das Einsatzverbot für laute Wagen wird erreicht, dass die lärmindernde Wirkung der ergriffenen Maßnahmen vollständig zum Tragen kommt und nicht durch einzelne, weiterhin laute Fahrzeuge geschmälert wird. Zugleich entsteht Investitionssicherheit für die Wagenhalter, die in die Lärmsanierung ihres Wagenparks investieren.

Die Allianz pro Schiene begrüßt ebenfalls, dass eine gesetzliche Regelung für das Einsatzverbot lauter Güterwagen ab Ende 2020 bereits jetzt getroffen wird. Dies ist ein deutliches und unmissverständliches Signal an alle Marktakteure, die bereits laufende Umstellung der Güterwagenflotte auf leise Wagen – sei es durch Umrüstung auf lärmindernde Technik (Verbundstoffbremssohlen), sei es durch Austausch alter durch neue Wagen – bis zum Dezember 2020 vollständig abzuschließen.

Unbeschadet der grundsätzlichen Unterstützung für das beabsichtigte Einsatzverbot lauter Güterwagen ab Dezember 2020 haben wir zu einzelnen Regelungen des Gesetzentwurfes noch Anmerkungen, die wir im Folgenden ausführen.

Insbesondere im Hinblick auf die vorgesehenen Ausnahmen vom Einsatzverbot, die an reduzierte Fahrgeschwindigkeiten geknüpft werden, besteht aus Sicht der Allianz pro Schiene noch Änderungsbedarf.

II. Anmerkungen zu einzelnen Regelungen des Gesetzentwurfes

Zu einzelnen Regelungen des Gesetzentwurfs nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu § 4 Ausnahmen vom Verbot

In § 4 werden Ausnahmen vom Einsatzverbot für laute Güterwagen geregelt. Demnach dürfen laute Wagen auch nach dem Fahrplanwechsel 2020/21 noch auf dem deutschen Schienennetz verkehren, wenn der Güterzug, in den die Wagen eingereiht sind, nur mit einer niedrigen, im Fahrplan festgelegten Geschwindigkeit verkehrt.

Diese Möglichkeit, auch über Dezember 2020 hinaus laute Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz einsetzen zu können, sofern eine niedrige Geschwindigkeit nicht überschritten wird, sehen wir kritisch.

Die Folge langsamer Güterzüge auf dem deutschen Schienennetz wären deutliche Kapazitätsverluste, insbesondere auf den heute schon hochbelasteten Streckenabschnitten. Zwar ist davon auszugehen, dass Ende 2020 nur noch sehr wenige laute Güterwagen auf das deutsche Schienennetz gelangen werden. Auch wenige laute Wagen könnten aber zu zahlreichen langsamen Güterzügen führen, da bereits ein einzelner lauter Wagen im Zugverband eine Langsamfahrt des gesamten Zuges zur Folge hätte. Die damit einhergehenden Kapazitätsverluste und Fahrzeitverlängerungen würden im Ergebnis den gesamten Schienenverkehr treffen (Personen- und Güterverkehr), nicht nur die Güterzüge, in die tatsächlich einzelne laute Güterwagen eingestellt sind. Hinzu kommt, dass in der Praxis die Erstellung von besonderen Fahrplänen für die langsamen Züge einen erheblichen administrativen Aufwand verursachen würde, da die Fahrplanerstellung auch noch die konkreten, im Streckenverlauf wechselnden örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen müsste. Der Schienenverkehr insgesamt, und insbesondere der Schienengüterverkehr würde im Ergebnis massiv an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern verlieren.

Um drohende Kapazitätsverluste mit ihren negativen Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene zu vermeiden, plädieren wir für eine Streichung der in § 4 vorgesehenen Möglichkeit, auch nach Dezember 2020 noch laute Wagen in langsam fahrenden Güterzügen einsetzen zu können. Ein klares Einsatzverbot ohne hochkomplexe Ausnahmeregelungen mit absehbar negativen Folgen für das gesamte System Schiene wäre die bessere Lösung.

Falls aus Gründen des EU-Rechts laute Wagen ab Dezember 2020 nicht gänzlich von der Nutzung des deutschen Schienennetzes ausgeschlossen werden sollen oder können, sollte das Ziel sein, dass es in der Praxis möglichst selten zum Verkehren von langsamen Güterzügen kommt. Dazu sollten weitere Anreize geprüft werden. Diese sollten allen Marktteilnehmern, die in Europa weiterhin laute Güterwagen betreiben wollen, klar signalisieren, dass der Einsatz solcher Wagen auf dem deutschen Schienennetz nach dem Fahrplanwechsel 2020/21 von vornherein vermieden werden sollte. Um die Nutzung der Option „langsamer Güterzug“ zusätzlich wirtschaftlich unattraktiv zu machen, wäre für langsame Güterzüge ein zusätzlicher, spürbarer Aufschlag auf den Trassenpreis denkbar, der dem überdurchschnittlichen Kapazitätsverzehr und dem Zusatzaufwand bei der Fahrplanerstellung Rechnung trägt.

Darüber hinaus sollte sich der Bund auf EU-Ebene weiterhin nachdrücklich für ein EU-weites Einsatzverbot lauter Güterwagen ab Ende 2020 einsetzen. Ein EU-weites Einsatzverbot würde komplizierte nationale Ausnahmeregelungen überflüssig machen und damit auch die erheblichen negativen Folgen langsamer Güterzüge vermeiden.



Zu § 5 Befreiungen vom Verbot

Die in § 5 geregelten, auf wenige Sonderfälle beschränkten Befreiungen vom Einsatzverbot sind grundsätzlich sinnvoll.

Allerdings regen wir an, dass die Befreiung in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 aus Gründen der Vereinfachung nicht für jede Netzfahrplanperiode erneut beantragt werden muss. Hier könnte die Befreiung ebenfalls für fünf Netzfahrplanperioden erfolgen, mit der Möglichkeit des Widerrufs bei Wegfall der Befreiungsgründe. Damit würde das gleiche Ziel erreicht (Befreiung nur so lange, wie ein Befreiungsgrund vorliegt), aber nennenswerter bürokratischer Aufwand vermieden.

Zu § 7 Pflichten der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten

Wie bereits oben zu § 4 ausgeführt, sind deutliche Kapazitätsverluste die Folge, wenn es ab Dezember 2020 in nennenswerter Zahl zum Verkehren von Güterzügen mit langsamem Geschwindigkeitsprofil auf dem deutschen Schienennetz kommt.

Wenn im vorliegenden Gesetzentwurf dennoch nicht auf das Instrument langsame Güterzüge verzichtet werden soll oder kann, dann sollten die Regelungen in § 7 so pragmatisch wie möglich formuliert werden.

Die vorgeschlagenen Formulierungen erfüllen diese Anforderung jedoch nicht. Im Gegenteil würde die Formulierung in § 7, Abs. 1, Satz 2 eine große Zahl von Zugangsberechtigten zwingend dazu verpflichten, rein vorsorglich eine Trasse für einen Güterzug mit langsamem Geschwindigkeitsprofil zu beantragen. Grund ist, dass bei erheblichen Teilen des Schienengüterverkehrs (z.B. Einzelwagenverkehr) die Zugangsberechtigten die zu befördernden Wagen nicht bereits vorab kennen, so dass sie bei Beantragung von Schienenwegkapazität für eine Netzfahrplanperiode auch nicht vorab „ausschließen“ können, dass sich im Einzelfall doch einmal ein lauter Wagen im Zugverband befinden könnte, der z.B. aus dem Ausland auf das deutsche Schienennetz gelangt.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass laut der Gesetzesbegründung bei „Ungewissheit über die zum Einsatz kommenden Güterwagen“ zwingend nur die Beantragung einer Trasse mit langsamem Geschwindigkeitsprofil zulässig sein soll. Eine rein vorsorgliche Beantragung von langsamen Trassen ist für das Erreichen der Ziele des Gesetzentwurfes nicht erforderlich, würde aber die Zahl langsamer Trassen ebenso wie die damit einhergehenden Kapazitätsverluste enorm vergrößern. Entscheidend für das Erreichen der Ziele des Gesetzentwurfes ist vielmehr, dass in der Praxis laute Wagen nicht mehr oder ggf. nur mit reduzierter Geschwindigkeit zum Einsatz kommen. Daher sollte es der § 7 den Zugangsberechtigten überlassen, welche Art von Schienenwegkapazität sie beantragen. Dann kann es in der Praxis im Einzelfall zwar dazu kommen, dass eine beantragte Trasse wegen der Beförderung eines lauten Wagens nicht genutzt werden kann und kurzfristig auf eine Trasse mit einem langsamen Geschwindigkeitsprofil ausgewichen werden muss. Es würde aber vermieden, dass erhebliche Teile des Schienengüterverkehrs von vornherein auf langsame Trassen gezwungen werden, selbst dann, wenn sich im realen Betrieb überhaupt kein lauter Wagen im Zugverband befindet.



Zu § 8 Auskunftspflichten für Betreiber der Schienenwege und für Zugangsberechtigte

Analog zu unseren Anmerkungen zu § 7 sollte auch in § 8, Abs. 1, Satz 1 darauf abgehoben werden, ob laute Güterwagen in den Zug eingestellt werden sollen.

Zu § 11 Maßnahmen bei Verstößen

Es ist grundsätzlich folgerichtig und sachgerecht, dass Verstöße gegen die Bestimmungen des Gesetzes sanktioniert werden sollen. Hierzu sollen neben den Bestimmungen des § 11 auch die Bußgeldvorschriften des § 13 dienen.

Nicht nachvollziehbar und unverhältnismäßig ist allerdings, dass die in § 11 vorgesehenen Maßnahmen nicht konkret den Akteur treffen sollen, der einen Verstoß begangen hat, sondern kollektiv alle Marktteilnehmer, die einen bestimmten Streckenabschnitt befahren, selbst wenn diese gar nicht gegen Vorschriften des Gesetzes verstoßen haben.

§ 11 sollte daher so geändert werden, dass Maßnahmen bei wiederholten Verstößen konkret den Verursacher treffen.

Zudem sollte präzisiert werden, was als „wiederholter“ Verstoß anzusehen ist (Häufigkeit, Zeitraum).

Sollte es zur Durchsetzung der Bestimmungen des Gesetzes erforderlich sein, die Zugbildung bestimmter, wiederholt auffällig gewordener Zugangsberechtigter gezielt zu überprüfen, dann sollte diese Überprüfung durch die zuständigen Behörden erfolgen und nicht durch den Betreiber der Schienenwege.

Zu § 13 Bußgeldvorschriften

In Absatz 2 findet sich u.a. auch ein Verweis auf Absatz 1 Nummer 8. Eine Nr. 8 fehlt jedoch in dem genannten Absatz. Diese Unstimmigkeit sollte bereinigt werden.

Berlin, den 15. November 2016

Kontakt:

Dr. Andreas Geißler
Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
D-10117 Berlin

Internet: <http://www.allianz-pro-schiene.de/>

E-Mail: andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de