

# Arbeitsring Lärm der DEGA

## Informations- und Geschäftszentrum



An das  
Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Referat LA18  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

*Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.  
Informations- + Geschäftszentrum des ALD  
Voltastraße 5; Gebäude 10-6  
13355 Berlin*

*Tel. (030) 340 60 38 02  
Fax (030) 340 60 38 10*

*ald@ald-laerm.de  
www.ald-laerm.de*

Per E-Mail an Ref-LA18(@bmv.bund.de

## Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen im Eisenbahnbereich vom 24.10.2016

Ihre Mail vom 25.10.2016  
Aktenzeichen LA 18.5181.19/3//271184

## Schriftliche Stellungnahme des ALD zum Entwurf

Berlin, 11.11.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ALD dankt dem Referat LA 18 des BMVI für die Möglichkeit, die folgende Stellungnahme zum geplanten „Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen im Eisenbahnbereich“ einreichen zu können.

- Wir begrüßen das Gesetz nachdrücklich als wichtigen und notwendigen Baustein zur Minderung des Schienengüterverkehrslärms in Deutschland. Es macht den Einsatz von Güterwagen in Deutschland grundsätzlich verbindlich, die den europäischen Geräuschvorschriften (TSI Fahrzeuge Lärm) genügen. Es sichert das bislang freiwillige Umrüstprogramm der Bundesregierung und der Deutschen Bahn mit den beiden Säulen der staatlichen Förderung und den lärmabhängigen Trassenpreisen ab. Ein Großteil der deutschen Wagenhalter hat sich zwar auf das Außerdienststellen von graugussklotzgebremsten Güterwagen (GG-Wagen) durch Umrüstung oder Neubeschaffung TSI-konformer Fahrzeuge bis Ende 2020 verpflichtet, es verbleibt aber vor allem eine unbestimmte Menge von ausländischen GG-Wagen. Für die grundsätzlich zu bevorzugende europäische Lösung des Problems – Anwendung der TSI auf Bestandsfahrzeuge – ist eine rechtzeitige Umsetzung bis zum Ende des Deutschen Umrüstprogramms Ende 2020 nicht absehbar.

- Das Gesetz sollte so rasch wie möglich in Kraft treten, damit an die Halter von Güterwagen - vor allem im Ausland - ein klares und rechtzeitiges Signal gegeben wird, dass der Betrieb von Wagen mit Graugussklotzbremsen (GG-Wagen) ab Ende 2020 in Deutschland verboten bzw. erheblich erschwert sein wird. Das Gesetz sollte durch entsprechende Kommunikation begleitet werden.
- Der gewählte Ansatz - Kompensationen der Geräuschemissionen von GG-Güterwagen durch Geschwindigkeitsreduktion oder Zuweisung auf Strecken, auf denen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche vorliegen – ist einerseits geeignet, den Betrieb dieser Wagen deutlich zu erschweren, andererseits verstößt es nicht gegen die europäische Warenverkehrsfreiheit und ist damit u. E. europarechtlich zulässig.
- Die Wirksamkeit des Gesetzes hinsichtlich der Einhaltung der Vorgaben seitens der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten und die Akzeptanz seitens der an Bahnstrecken wohnenden Bevölkerung hängt entscheidend vom gesetzeskonformen Vollzug in der Startphase ab. Wir schlagen deshalb vor, dass mindestens im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten des Verbots eine dichtere und transparent kommunizierte Überwachung nach §10 (1) des Entwurfs vorzusehen ist, die von einer Evaluation unter Beteiligung der Betroffenenverbände begleitet werden sollte. Bei der Überwachung kommt der Kontrolle der vorgeschriebenen reduzierten Geschwindigkeiten eine besondere Bedeutung zu. Neben den Wagenlisten und Fahrplandaten sollten die Daten der vom BMVI geplanten Messstationen (Zuggeschwindigkeit und wagenscharfe Emissionspegel) einbezogen werden. Wir würden es auch bevorzugen, wenn das Wort „mehrere Streckenabschnitte“ (§10 (1), 2. Zeile) durch eine Quantifizierung ersetzt würde. Der Verweis (siehe S. 23) auf die Überprüfung der Verkehrslärmschutzverordnung (§2 (4)) ist bezüglich der Evaluation des vorliegenden Gesetzes nicht zielführend, da sie einen anderen Zweck hat und mit Frist 2025 auch zu spät wäre.

Zu weiteren Punkten des Gesetzentwurfs merken wir an:

Zum Schutzkonzept des Entwurfs wird offensichtlich auch die Minderung der maximalen Vorbeifahrtpegel eines Zuges gerechnet (siehe S. 21, Zeile 4). Dementsprechend sieht §6 (2) Satz 3 vor, dass ein Zug mit einem einzigen GG-Wagen wie ein Zug betrachtet wird, der vollständig aus GG-Wagen besteht. Da die Emissionen einer Lokomotive mit GG-Sohlen wegen der zusätzlichen Aggregate- und Antriebsgeräusche über denen eines GG-Wagens liegen, ist nach diesem Konzept konsequenterweise auch ein Verbot bzw. eine Emissionskompensation für GG-Lokomotiven erforderlich.

Zu §4 Nr. 2: Ausnahmegenehmigungen.

Es sollte klargestellt werden (z.B. auf S. 24, 2. Absatz) , dass die Bestimmung der Streckenabschnitte, auf denen die **Außengrenzwerte** der Verkehrslärmschutzverordnung eingehalten werden, nicht auf bereits vorliegende Lärmvorsorgeabschnitte zurückgreifen kann, da an diesen oft passive Maßnahmen - ausschließlich oder ergänzend zu aktiven Maßnahmen - eingesetzt worden sind. Grundsätzlich ist eine Neubestimmung der Immissionen unter Beachtung des zusätzlichen Verkehrs der GG-Züge erforderlich. „Ruhige Gebiete“, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung nach BImSchG §47d (2) Satz 2 entlang von Ausweichstrecken nach §4 Nr. 1 des Gesetzesentwurfs festgelegt worden sind, sind bei der Auswahl dieser zulässigen Strecken zu berücksichtigen. Die Beeinträchtigungen durch Zusatzverkehr an diesen Strecken sind in die o. g. Evaluation des Gesetzesvollzugs in der Startphase einzubeziehen.

§13 Bußgeldvorschriften:

Es fehlt in (1) die Nr. 8, auf die im folgenden Absatz verwiesen wird.

Ungeachtet des vorliegenden Gesetzentwurfs empfehlen wir:

- Die deutsche Bundesregierung sollte sich parallel für eine europäische Regelung zum raschen allgemeinen Verbot von GG-Wagen im Rahmen einer Revision der TSI- Fahrzeuge Lärm einsetzen, da ein solches Verbot deutlich einfacher als die geplante nationale Regelung vollzogen werden könnte.
- Die Umrüstung der GG-Wagen ist ein wichtiger Schritt zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms in Deutschland, an den besonders hoch belasteten Strecken ist sie aber nicht ausreichend und zu ergänzen durch verbesserte Schienenpflege. Wir begrüßen deshalb die Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung; die erforderliche Neubestimmung des Sanierungsumfangs unter Einbeziehung der bereits auf der Basis der alten Richtwerte sanierten Strecken sollte so rasch wie möglich und in transparenter Form erfolgen. Den Gesetzgeber bitten wir, den Mittelansatz im Bundeshaushaltsgesetz für das Lärmsanierungsprogramm mindestens in gleicher Höhe wie in 2016 in den Folgejahren fortzusetzen.

Mit freundlichem Gruß

Dr. Regina Heinecke-Schmitt  
Michael Jäcker-Cüppers  
Dirk Schreckenberg

ALD-Leitung