

Stellungnahme der Wirtschaftsvereinigung Stahl zum Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen – SchienenlärmschutzG (Stand 24.10.2016)

Sachverhalt:

Ab dem 13. Dezember 2020 soll laut Gesetzentwurf die Verwendung lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz verboten werden. Vom Verbot ausgenommen sind Züge mit lauten Güterwagen, die aufgrund einer niedrigen Fahrgeschwindigkeit die vorgeschriebene Lärmgrenze einhalten. Ferner können Güterwagen vom Verbot befreit werden, bei denen noch keine zugelassene Technologie für die notwendige Lärminderung existiert, die ausschließlich für den Einsatz auf örtlicher / regionaler Eisenbahninfrastruktur bestimmt sind oder die nur aus Gründen historischen Interesses oder aus touristischen Gründen betrieben werden.

Position der Wirtschaftsvereinigung Stahl:

Die Stahlindustrie in Deutschland begrüßt, dass sich die Bundesregierung nachdrücklich für den Schutz der Anwohner von Bahnstrecken vor den Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs einsetzt. Nach der Einführung eines lärmarmen Trassenpreissystems und eines Förderprogramms für die Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Bremsen im Jahr 2013 ist es konsequent, den Betrieb lauter Güterzüge ab Ende 2020 in Deutschland im Grundsatz zu untersagen. Ohne eine deutliche Senkung des Schienenlärms in einem überschaubaren Zeitraum steht die Akzeptanz des Verkehrsträgers in Deutschland zunehmend in Frage. Daneben ist hervorzuheben, dass ein Verbot lauter Güterwagen auf europäischer Ebene klar zu bevorzugen wäre, leider steht eine Einigung zwischen den Mitgliedstaaten bislang aus.

Die Wirtschaftsvereinigung Stahl begrüßt ebenfalls, dass der Gesetzgeber eine Befreiungsmöglichkeit für örtliche oder regionale Verkehre plant, wie sie typisch für Werks- und Industriebahnen sind. Gerade für die Stahlindustrie, die große Werkseisenbahnverkehrsunternehmen und komplexe Werksbahninfrastrukturen unterhält, ist die Aufrechterhaltung eines möglichst effizienten und unbürokratischen Betriebs von großer Relevanz.

§ 4 Nr. 1 des SchienenlärmschutzG-Entwurfs sollte jedoch unserer Ansicht nach noch überdacht werden:

Der Ansatz, den Betrieb lauter Güterzüge zu erlauben, sofern die Schallemission aufgrund einer niedrigen Geschwindigkeit den vorgeschriebenen Schalleistungsspiegel nicht überschreitet, ist aus unserer Sicht mit erheblichen Risiken verbunden. Schon heute weist das Schienennetz zahlreiche Kapazitätsengpässe auf. Eine Durchleitung von besonders langsam fahrenden Zügen auf ausgelasteten Hauptverkehrsstrecken würde in erheblichem Umfang Trassenkapazitäten vernichten. Die von

BDI, VDV und VPI in Auftrag gegebene Studie „Folgen von Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Schienengüterverkehr aus Lärmschutzgründen“ vom Oktober 2014 weist nach, wie gravierend die Folgen von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Güterverkehr ausfallen würden. Bei einer Nutzung dieser Ausnahme in größerem Ausmaß könnten Leistungsfähigkeit, Qualität und damit Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs empfindlich beeinträchtigt werden. Zu befürchten wäre eine Verlagerung von Verkehren auf die Straße. Kapazitätsengpässe und unkalkulierbare Verspätungen auf der Schiene würden sich auch sehr negativ auf bahnorientierte Verlagerer wie die Stahlindustrie in Deutschland, die ca. 50 % ihrer Transportmengen über Güterbahnen abwickelt, auswirken.

Es ist ferner für Eisenbahnen gerade im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr problematisch, wenn sie ungeplant nicht-lärmarme Güterwagen befördern müssen, die sie von Dritten erhalten haben.

Des Weiteren wird angeregt, § 5 (2) Nr. 2 Entwurf SchienenlärmschutzG um einen Satz zu ergänzen, in dem festgelegt wird, dass in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 auf nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturen bis auf Widerruf, zumindest aber für die ersten zehn Fahrplanperioden ab dem 13. Dezember 2020 eine Ausnahmegenehmigung für laute Güterwagen erteilt wird und eine Befreiung nicht erforderlich ist. Angesichts der Tatsache, dass eine Umrüstung auf lärmarme Bremsen bei Güterwagen, die nur auf nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturen verkehren, aufgrund der langsamen Fahrgeschwindigkeiten auf absehbare Zeit nicht sinnvoll ist, dient eine solche Regelung der Entbürokratisierung und stärkt den Schienengüterverkehr auf „der letzten Meile“.

Fazit:

Die Wirtschaftsvereinigung Stahl regt an, die Erlaubnis für langsam fahrende Güterzüge in § 4 Nr. 1 Entwurf SchienenlärmschutzG zu streichen, es sei denn, dass die oben genannten Risiken sicher ausgeschlossen werden können. Zudem sollte eine Ausnahmegenehmigung für Verkehre auf nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturen eingefügt werden. Ferner sollte sich die Bundesregierung weiter um eine möglichst zeitnahe Lösung auf der Ebene der Europäischen Union bemühen.

15.11.16

AB