DIE GÜTERBAHNEN
Weil Gut auf der Schiene besser ist.

Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

office@netzwerk-bahnen.de
www.die-gueterbahnen.com
www.db-watch.de

Tel: +49 30 53 14 91 47-0

DIE GÜTERBAHNEN (NEE e. V.), Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin

An das
Bundesminister für Digitales und Verkehr
Referat E 11
Invalidenstraße 44
10117 Berlin

Berlin, 11. März 2024

Entwurf für eine Neufassung des Schienenlärmschutzgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten Ihnen für die Übersendung des Entwurfs einer Novelle des Schienenlärmschutzgesetzes vom 08. Dezember 2023 danken. Die geplante Gesetzgebung würde die hiesigen, bereits geltenden Bestimmungen zur Kontrolle von Betriebsverboten mit den unmittelbar geltenden europäischen Vorschriften in einem Bundesgesetz bündeln und das bestehende Schienenlärmschutzgesetz ersetzen.

Die Tatsache, dass das geltende grundsätzliche Betriebsverbot für laute Güterwagen künftig nicht mehr pauschal im gesamten deutschen Netz gilt, sondern nur auf stärker durch Güterzüge befahrenen Strecken, ändert unserer Einschätzung nach nichts an der zwischenzeitlich erreichten Lärmminderung, die mit dem quasi durchgehenden und damit flächendeckenden Einsatz leiser Bremstechnologie (K- und LL-Bremssohlen) erreicht wurde. Neue Fahrzeuge erfordern ohnehin, dass Emissionsgrenzwerte erreicht werden, die nur durch den Verzicht auf Grauguss-Bremssohlen eingehalten werden können. Eine Rückumrüstung von Bestandsfahrzeugen halten wir schon wegen der damit einhergehenden begrenzten Einsatzmöglichkeiten ebenso für höchst unwahrscheinlich wie ein theoretisch denkbarer dauerhafter „Import“ lauter, weil bisher nicht umgerüsteter Güterwagen. Ein Rückschritt im erreichten Lärmschutzniveau ist somit nicht zu befürchten.

Vor diesem Hintergrund ist allerdings auch das – unveränderte – Kontrollkonzept unseres Erachtens unangemessen. Bereits im Kontext der Beschlussfassung des bisher geltenden Schienenlärmschutzgesetzes und im Nachgang zur Einführung hatten wir mehrere Punkte kritisiert, die nun, vor dem Hintergrund einer Beanstandungsquote (laut Begründung des Gesetzes) von 3 Promille, noch deutlicher für eine Anpassung sprechen.

Zunächst einmal halten wir eine ausschließliche Konzentration der Kontrollfunktion beim Eisenbahn-Bundesamt für sachlich richtig. Die DB InfraGO AG mit hoheitlichen Aufgaben zu betrauen, widerspricht aus unserer Sicht dem Charakter des Unternehmens als privatwirtschaftlich organisierter Infrastrukturbetreiber und verlagert einen Teil der Kontroll-

kosten auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Kontrollkonzept, Wagenlisten im Nachgang zu kontrollieren, ist – gerade vor dem Hintergrund der weiterhin fehlenden Möglichkeiten, Daten einfach zu übertragen und wagenbezogene Daten zweifelsfrei abzuklären – unpraktikabel und erfordert zu viele „händische“ Tätigkeiten. Wir plädieren weiterhin dafür, die notwendigen Kontrollen im Rahmen der üblichen Außenkontrollen des Eisenbahn-Bundesamtes durchzuführen und das Verfahren damit zu entbürokratisieren. Die Vorschriften in § 3 (5), § 4 sowie in § 6 (2) und § 8 wären demzufolge anzupassen. Ebenso kann die Zwangsgeldandrohung in § 7 damit entfallen.

Mit freundlichen Grüßen

Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender

Peter Westenberger
Geschäftsführer

Neele Wesseln
Geschäftsführerin