



Lösungsansätze in Deutschland: von lärmabhängigen Trassenpreisen bis zum Verbot lauter Güterwagen

FER-Jahrestagung am 15. und 16.02.2017 in Passau

Brauner Schurgers-Brauner Uhlenhut Rechtsanwälte PartGmbH (BSU Legal)

bsu-legal.de

Gliederung

- Einleitung
- Lärmabhängige Trassenpreise – Funktion und Kritik
- Schranken einer nationalen Neuregelung
- Entwurf des Schienenlärmschutzgesetzes
- Zusammenfassung

Einleitung

- Diskussionen um Lärm durch Schienengüterverkehr
- Besondere Belastung bestimmter Strecken
- Bremssohlen im Focus
- Förder- und Trassenpreissystem
- Streckenbezogene Beschränkungen
- Technische Maßnahmen an der Infrastruktur
- „Verbot“ lauter Güterwagen?

Lärmabhängige Trassenpreise – Funktion und Kritik

Wirkmechanismus des gegenwärtigen „LaTPS“ im Rahmen der Umrüstungs-Förderung des Bundes

- Rechtlich verankert in **Förderrichtlinie** LaTPS des BMVI vom 17.10.2013
- LaTPS ist nur ein Teil des Förderkonzepts
- Grundannahme 1: Umrüstung eines Vierachsers kostet 1.688 €
- Grundannahme 2: Vollförderung der Umrüstkosten in 2 Teilen
- **Teil 1:** 50 % direkte Förderung der Wagenhalter, die Wagen auf leise Bremsen umrüsten; maximal: 844 € (211 € pro Achse)
- Voraussetzung: Umrüstung und Nachweis von mindestens 42.000 km Laufleistung auf dem deutschen Netz innerhalb des Förderzeitraumes (endet 2019/2020)
- Entsprechende Verfahren werden aktuell durchgeführt

Lärmabhängige Trassenpreise – Funktion und Kritik

Wirkmechanismus des gegenwärtigen „LaTPS“ im Rahmen der Umrüstungs-Förderung des Bundes

- **Teil 2:** 50 % indirekte Förderung der Wagenhalter, durch LaTPS
- Züge, die aus mindestens 80% bzw. 90% leiser Wagen bestehen, fahren vergünstigt
- Das EVU beantragt einen vergünstigten Trassenpreis
- Konzept: EVUs, die aufgrund lärmsanierter Wagen vergünstigt fahren, kehren den Bonus an die Wagenhalter, bei denen die Umrüstkosten (und auch die erhöhten, nicht förderfähigen Betriebskosten) tatsächlich anfallen.
- Bislang geringe Relevanz des 2. Teils in der Praxis, da insbesondere im Einzelwagenverkehr Zugzusammenstellungen sehr variabel sind
- So kann nicht sichergestellt werden, dass 90% leise Wagen im Zug erreicht werden
- Anders bei festen Ganzzug-Kompositionen; dort ist der Wagenpark im Wesentlichen konstant

Lärmabhängige Trassenpreise – Funktion und Kritik

Kritik der Betroffenen

- Teil 1: Sehr hoher administrativer Aufwand – teilweise sehr geringer Auszahlungsbetrag
- Nicht endgültig geklärt, welchen Anforderungen an die Laufleistungsnachweise zu stellen sind (bislang akzeptiert das EBA die Laufleistungs-Mitteilungen von DB Cargo)
- Teil 2: Aus Sicht der Wagenhalter komplett gescheitert
- Grundannahme „Der Markt wird das regeln“ ist nicht eingetreten
- Verhandlungen mit EVUs, mit dem Ziel eine Ausschüttung der Boni an die tatsächlich belasteten Wagenhalter zu erreichen, sind gescheitert
- Ergebnis: Teil 2 der Förderung kommt gegenwärtig nicht bei den Haltern an
- Keine rechtliche Handhabe für die Wagenhalter vorhanden, die Lärmboni einzufordern

Lärmabhängige Trassenpreise – Funktion und Kritik

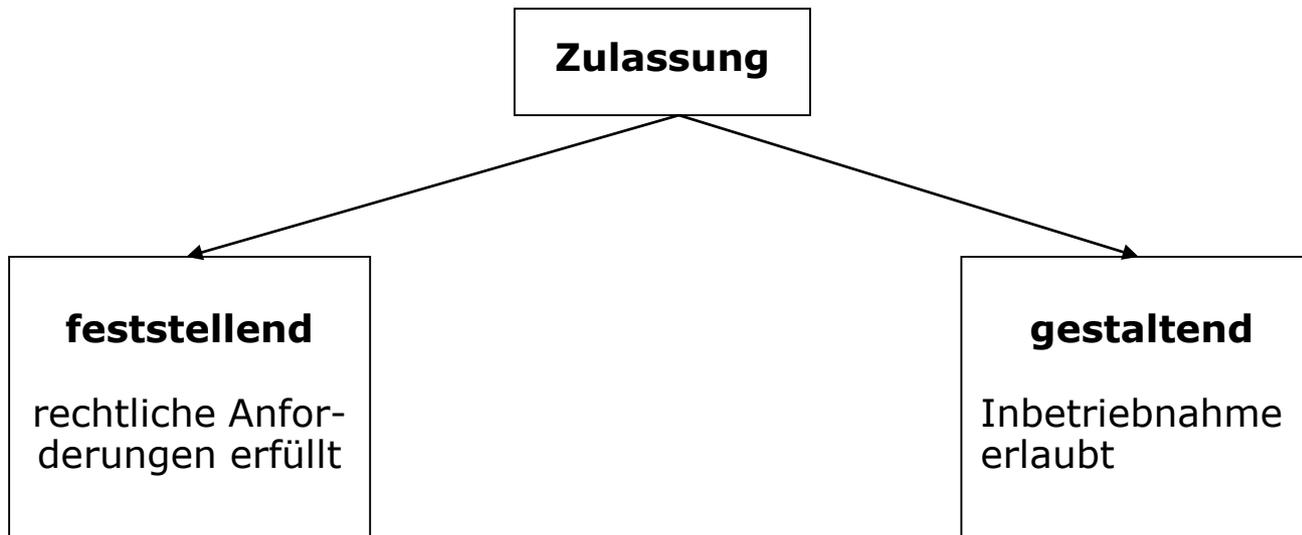
Forderungen der Wagenhalter

- Echte Vollförderung der Umrüstung nach Vorbild der Schweiz
- Rechtssicherheit hinsichtlich des Laufleistungsnachweises, um ein latentes Rückzahlungsrisiko zu minimieren
- Schaffung einer rechtlichen Handhabe für die Wagenhalter, die Lärmboni einzufordern

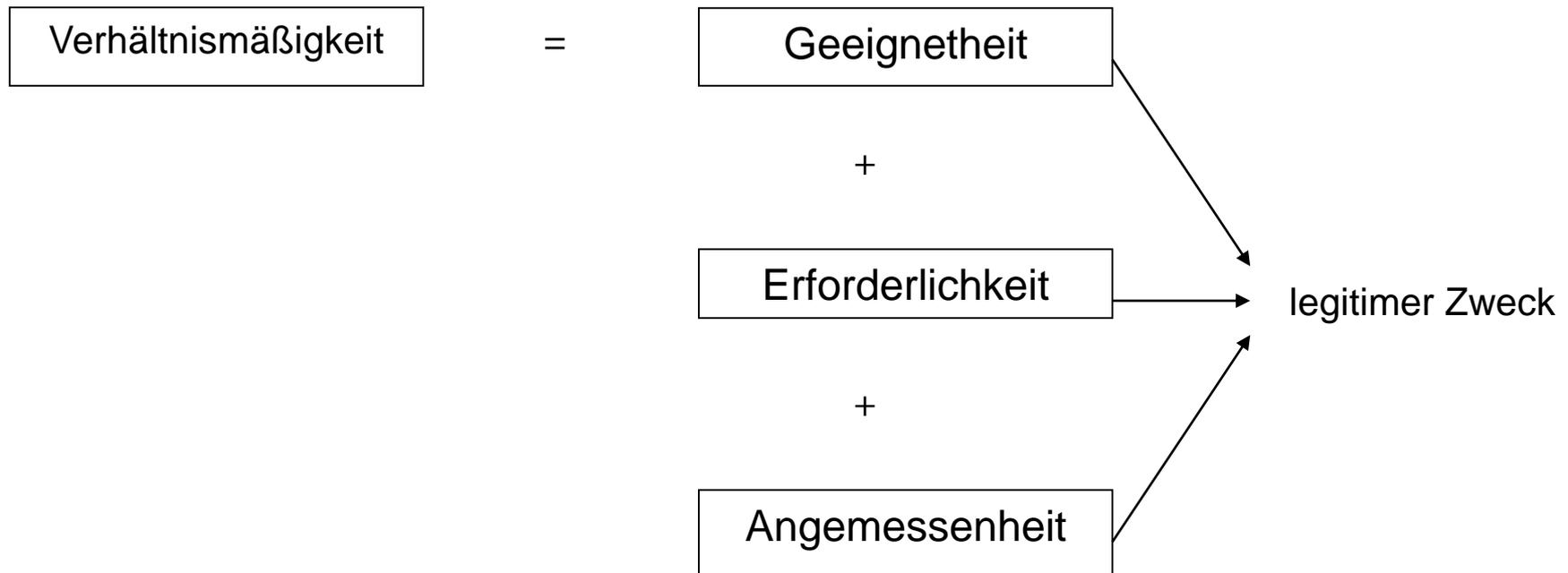
Verfassungsrechtliche Schranken

- Wesentliches vom Gesetzgeber zu regeln
- Bestands- und Eigentumsschutz nach Art. 14 GG

Grundsätzlicher Bestandsschutz



Verhältnismäßigkeit



Verfassungsrechtliche Schranken

- Wesentliches vom Gesetzgeber zu regeln
- Bestands- und Eigentumsschutz nach Art. 14 GG
- Berufs- und Unternehmerfreiheit nach Art. 12 GG
- Gleichheitsgebot nach Art. 3 Abs. 1 GG

➔ Frage der Verhältnismäßigkeit zentral

Unionsrechtliche Schranken

- Vorgaben zur Interoperabilität

Art. 17 Abs. 3 UAbs. 5 RL 2008/57/EG

Die Mitgliedstaaten machen nach Aufforderung durch die Kommission den vollständigen Wortlaut der mitgeteilten Vorschriften verfügbar. Um **zu verhindern**, dass **weitere Hindernisse** aufgebaut werden, und um die Einstufung der nationalen Vorschriften gemäß Artikel 27 voranzubringen, **überwacht die Kommission** die Einführung neuer Vorschriften durch die Mitgliedstaaten.

Ist die Kommission der Auffassung, dass eine neue Vorschrift ein Mittel zur **willkürlichen Diskriminierung** oder eine **verschleierte Beschränkung des Eisenbahnbetriebs** zwischen Mitgliedstaaten darstellt, so ergeht eine an den betreffenden Mitgliedstaat gerichtete Entscheidung nach dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren.

Unionsrechtliche Vorgaben: TSI Noise

7. UMSETZUNG

7.1. **Umsetzung der TSI bei neuen Teilsystemen**

Siehe Artikel 8 dieser Verordnung.

7.2. **Umsetzung der TSI bei erneuerten und umgerüsteten Teilsystemen**

Entscheidet ein Mitgliedstaat aufgrund von Artikel 20 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG, dass eine neue Inbetriebnahmegenehmigung notwendig ist, so muss der Antragsteller nachweisen, dass die Geräuschpegel der erneuerten oder umgerüsteten Einheiten unter den Grenzwerten liegen, die in der zum Zeitpunkt ihrer Erstinbetriebnahme geltenden TSI festgelegt waren. Falls zum Zeitpunkt der Erstinbetriebnahme keine TSI vorlag, so ist nachzuweisen, dass die Geräuschpegel der erneuerten oder umgerüsteten Einheiten entweder nicht angestiegen sind oder unter den Grenzwerten liegen, die in der Entscheidung 2006/66/EG oder der Entscheidung 2002/735/EG festgelegt sind.

Der Nachweis ist auf die von der Erneuerung/Umrüstung betroffenen Eckwerte zu beschränken.

Bei Anwendung des vereinfachten Prüfverfahrens kann die ursprüngliche Einheit als Referenzeinheit gemäß den Bestimmungen in Abschnitt 6.2.3 verwendet werden.

Für den Austausch einer vollständigen Einheit oder von Fahrzeugen innerhalb einer Einheit (z. B. nach einer erheblichen Beschädigung) ist keine Konformitätsbewertung nach Maßgabe dieser TSI erforderlich, wenn die betreffende Einheit oder die jeweiligen Fahrzeuge mit der zu ersetzenden Einheit bzw. den zu ersetzenden Fahrzeugen identisch sind.

Wird ein Güterwagen während der Erneuerung oder Umrüstung mit Verbundstoff-Bremssohlen ausgerüstet und werden dem Güterwagen keine zusätzlichen Geräuschquellen hinzugefügt, so ist ohne Prüfung davon auszugehen, dass die Anforderungen in Abschnitt 4.2.3 erfüllt sind.

Unionsrechtliche Schranken

- Vorgaben zur Interoperabilität
- Vorgaben zum Infrastrukturzugang

Art. 31 Abs. 5 RL 2012/34/EU

... erlässt die Kommission Durchführungsmaßnahmen mit Modalitäten für die Anwendung der **Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen** ..., die es gestatten, dass bei der Differenzierung der Weegeentgelte gegebenenfalls die Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets berücksichtigt wird, insbesondere hinsichtlich des Umfangs der betroffenen Bevölkerung und der Zugzusammensetzung Sie dürfen weder zu einer unzulässigen Wettbewerbsverzerrung zwischen den Eisenbahnunternehmen führen noch die **allgemeine Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors** beeinträchtigen. ...

Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse des Infrastrukturbetreibers mit sich bringt, ist jedoch nur dann zulässig, **wenn auch im Straßen-güterverkehr** in Einklang mit dem Unionsrecht eine solche Anlastung erfolgt.

Unionsrechtliche Schranken

- Vorgaben zur Interoperabilität
- Vorgaben zum Infrastrukturzugang
- Güterverkehrskorridore (Verordnung 913/2010)
- Grundfreiheiten
- Grundrechtecharta der EU

Verfahren zum Schienenlärmschutzgesetzes

- Gesetzentwurf wurde am 25.10.2016 zur Verbändeanhörung verteilt
- VPI: Erörterung mit anderen Sektororganisationen (VDV, NEE, DB)
- Einzelne, aber inhaltlich abgestimmte Stellungnahmen verfasst.
- 11.11.2016: Abgabetermin der Stellungnahmen der Verbände
- 12/2016: Gesetzentwurf mit geringen Änderungen im Kabinett beschlossen
- 30.12.2016: Bundesrats-Drucksache 803/16 – Vorlage des Gesetzentwurfs an den Bundesrat zur Zustimmung
- Voraussichtliches Inkrafttreten: Q I 2017

Entwurf des Schienenlärmschutzgesetzes

- § 1: Anwendungsbereich des Gesetzes
- § 2: Begriffsbestimmungen
- § 3: Verbot lauter Güterwagen
- § 4: Ausnahmen vom Verbot
- § 5: Befreiungen vom Verbot
- § 6: Berechnung der Schallemission und Schallimmission
- § 7: Pflichten der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten
- § 8: Auskunftspflichten für Betreiber der Schienenwege und für Zugangsberechtigte
- § 9: Zuständige Behörden
- § 10: Überwachung durch die zuständigen Behörden
- § 11: Maßnahmen bei Verstößen
- § 12: Zwangsgeld
- § 13: Bußgeldvorschriften
- § 14: Abweichungsfestigkeit
- § 15: Inkrafttreten

Entwurf des Schienenlärmschutzgesetzes

- § 1: Anwendungsbereich des Gesetzes:
laute Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz
- § 2: Begriffsbestimmungen
laute Güterwagen = Güterwagen, die nicht TSI-Noise-konform sind
- § 3: Verbot lauter Güterwagen
 - § 3 Abs. 1: grundsätzliches Einsatzverbot lauter Güterwagen ab dem 13.12.2020
 - § 3 Abs. 2: Nr.1: auf VBKS (LL und K) oder Scheibenbremse umgerüstete Wagen werden **ohne Nachweis** den „leisen“ Wagen gleichgestellt
 - § 3 Abs. 2 Nr. 2: anderweitig umgerüstete Wagen werden **mit Nachweis** den „leisen“ Wagen gleichgestellt

Entwurf des Schienenlärmschutzgesetzes

§ 4: Ausnahmen vom Verbot

- Nr. 1: Betrieb lauter GW zulässig, wenn Lärmschutzziel durch **reduzierte Geschwindigkeit** erreicht werden kann.
- Nr. 2: Betrieb lauter GW zulässig, wenn Immissionsgrenzwerte der VerkehrslärmschutzVO trotz des (schnellen) Betriebes durch folgende Maßnahmen eingehalten werden:
 - a) Art und Umfangs des Eisenbahnbetriebes,
 - b) Schallschutzmaßnahmen,
 - c) lärmabschirmende Bebauung,
 - d) Topografie oder
 - e) Abstand zwischen Schienenweg und schutzbedürftigen Nutzungen.

Soll offenbar Unionsrecht einhalten.

In der Praxis kaum umzusetzen.

Anreiz durch fehlende Praktikabilität?

Entwurf des Schienenlärmschutzgesetzes

§ 5: Befreiungen vom Verbot (auf Antrag des Halters oder des Zugangsberechtigten)

- Abs. 1 Nr. 1: wenn (noch) keine leise Bremstechnologie vorhanden ist

=> ist für Wagenhalter der wohl relevanteste Befreiungstatbestand

- ~~Abs. 1 Nr. 2: wenn GW nur örtlich oder regional begrenzt eingesetzt werden und die Streckenhöchstgeschwindigkeit nicht mehr als 60 km/h beträgt~~

=> ist in der aktuellen Bundesratsdrucksache gestrichen

- Abs. 1 Nr. 2 ~~3~~: ausschließlich historische und/oder touristische Zwecke

=> für Wagenhalter kaum relevant; für Betroffene sehr wohl

Änderung gegenüber Referentenentwurf: Befreiung gem. Abs. 1 Nr. 1 muss nicht mehr auf ein Jahr befristet werden, sondern auf **fünf Jahre!**

Entwurf des Schienenlärmschutzgesetzes

§ 7: Pflichten der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten

- Adressaten sind EVU und EIU
- Pflicht der EVU, nur dann „schnelle“ Trassen bestellen, wenn Zug leise
- Pflicht der EIU, nur Trassen zuweisen, wenn Lärmschutzziele gewährleistet
- Aus Sicht der Halter eher unkritisch
- Teilweise vorgebrachte Kritik der EVU: EVU können bei Trassenbestellung nicht garantieren, dass nur leise Wagen im Zug sind

Entwurf des Schienenlärmschutzgesetzes

§ 8: Auskunftspflichten für Betreiber der Schienenwege und für Zugangsberechtigte

- Auskunftspflicht der EVU gegenüber den EIU, ob laute GW in den Zug eingestellt werden
 - Zunächst keine direkte Auswirkung auf die Wagenhalter
 - Indirekt wird Druck, leise Wagen einzusetzen, Wagenhalter erreichen
 - Insgesamt hoher administrativer Aufwand bei EVU und EIU
- Umfassende Auskunftspflicht der EIU und der EVU gegenüber den Behörden zur Überwachung des Einsatzverbotes lauter GW

§ 9: Zuständige Behörden

- Für Eisenbahnen des Bundes: das EBA
- Für andere Eisenbahnen die nach Landesrecht zuständigen Behörden (meist: LEA)

§ 10: Überwachung durch die zuständigen Behörden

- Detaillierte Regelungen zur Überwachung der Vorgaben des Gesetzes

Entwurf des Schienenlärmschutzgesetzes

§ 11: Maßnahmen bei Verstößen

- Bei wiederholt festgestellten Verstößen:
 - Nachfahrverbote
 - Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Ermächtigungsgrundlage für die ordnungspolitische Maßnahmen

§ 12: Zwangsgeld

bis zu 500.000,- EUR

§ 13: Bußgeldvorschriften

Keiner der Bußgeldtatbestände nennt Wagenhalter

Bewertung des Gesetzentwurfs/Zusammenfassung

- Kritik: Größere Spreizung im LaTPS vorzugswürdig
- Unionskonformität eines Verbots fraglich
- Hoher administrativer Aufwand
- Verhältnismäßigkeit?

Vielen Dank

für Ihre Aufmerksamkeit !



Hansastr. 30
D-44137 Dortmund
Telefon +49 231 534 526 0
Telefax +49 231 534 526 10
mail@bsu-legal.de