



Eisenbahn-Bundesamt

# Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) - Umsetzung des Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen durch das Eisenbahn-Bundesamt -

Vortrag im Rahmen der Fachtagung Eisenbahnrecht und Technik  
28. / 29. September 2020

Sabine Rommel,  
Leiterin des Referates Umwelt im Eisenbahn-Bundesamt

## **Ziel:**

**Schienenverkehr zukunftsfähig gestalten, Akzeptanz erhöhen**

⇒ Reduzierung der Lärmemissionen

## **Weg:**

⇒ Lärmschutz durch Lärmsanierung

⇒ Reduzierung des Lärms an der Quelle

⇒ Reduzierung der Rollgeräusche von Güterwagen als dominierende Schallquelle

## **Umrüstung der Güterwagenflotte auf leise Verbundstoff-Bremsklotzsohlen:**

- Lärmabhängiges Trassenpreissystem (Lärmzuschlag)
- Förderung leiserer Technologien
- Verbot der lauten Technologie - SchlärmschG

# Überblick über das SchlärmschG

Das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen - Schienenlärmschutzgesetz - wurde als Artikel 1 des Gesetzes v. 20.7.2017 (BGBl. I 2804) beschlossen. Es ist gemäß Art. 3 dieses Gesetzes am 29.7.2017 in Kraft getreten.

- § 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

# § 3 – Verbot lauter Güterwagen

## Verbot lauter Güterwagen

- Wirksam ab 13.12.2020
- Verboten ist das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind
- im Bereich der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland

## Lauter Güterwagen

- „Lauter Güterwagen“ im Sinne dieses Gesetzes ist ein Güterwagen, der bei der Inbetriebnahme nicht den Anforderungen der TSI Noise\* entsprochen hat; (m. a. W. wenn ein Wagen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen ausgerüstet ist)

\* Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 421) oder des Beschlusses 2011/229/EU der Kommission vom 4. April 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl. L 99 vom 13.4.2011, S. 1)

# § 3 – Verbot lauter Güterwagen

## Vom Verbot des § 3 erfasst

**Güterzüge**, in die laute Güterwagen eingestellt sind; laut Güterwagen sind Güterwagen, der bei der Inbetriebnahme nicht den Anforderungen der TSI Noise entsprochen hat

Ein **Personenzug**, in den ein oder mehrere laute Güterwagen eingestellt sind, ist einem Güterzug gleichgestellt, in den ein oder mehrere laute Güterwagen eingestellt sind.

## Nicht als laute Güterwagen gelten

**Umgerüstete Güterwagen:**  
ohne Erbringung eines Nachweises ein Güterwagen, der von Grauguss-Bremssohlen auf Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen umgerüstet worden ist

**Anderweitig umgebaute Güterwagen:**  
mit Erbringung eines Nachweises ein Güterwagen, der auf andere als die in Nummer 1 genannte Weise so umgebaut worden ist, dass er die für die Inbetriebnahme nachzuweisenden Emissionsgrenzwerte der TSI Noise einhält.

## § 4 – Ausnahmen vom Verbot

### Abweichend von § 3 ist der Betrieb lauter Güterwagen zulässig,

#### 1. aufgrund einer Geschwindigkeitsreduzierung

- die Schallemission überschreitet aufgrund niedriger Geschwindigkeit den fiktiven Schalleistungspegel nicht und
- die niedrige Geschwindigkeit folgt aus der Zuweisung der Schienenwegkapazität und ist im Fahrplan festgelegt

#### Berechnung des fiktiven Schalleistungspegels:

Zur Berechnung wird ein - abgesehen von der Bremsausrüstung - identischer Zug herangezogen, der ausschließlich aus Güterwagen besteht, die keine lauten Güterwagen sind (s. § 2 Abs. 3)

Dabei wird die Höchstgeschwindigkeit für Güterwagen der jeweiligen Bauart angesetzt.

## § 4 – Ausnahmen vom Verbot

**Abweichend von § 3 ist der Betrieb lauter Güterwagen zulässig,**

### **2. bei Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV**

Auf Schienenwegen, an denen die Außenpegel der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) wegen folgender Merkmale auch dann **durchgehend** eingehalten werden, wenn die dort verkehrenden Güterzüge laute Güterwagen umfassen:

- a) Art und Umfang des Eisenbahnbetriebes
- b) Schallschutzmaßnahmen,
- c) lärmabschirmende Bebauung,
- d) Topografie oder
- e) Abstand zwischen Schienenweg und schutzbedürftigen Nutzungen

**Gemäß § 7 Abs. 1 gelten die Ausnahmen des § 4 nur für Gelegenheitsverkehre.**

## § 5 - Befreiungen vom Verbot

### Voraussetzungen für die Erteilung (§ 5 Abs. 1):

- 1. Nachweis, dass keine leise zugelassene Alternativtechnologie existiert:**  
*tragfähige und nachvollziehbare Begründung, warum die Bremssohlen des UIC Leaflet 541-4 Anlage M nicht verwendet werden können* **oder**
- 2. Ausschließlicher Einsatz für Verkehre mit Fahrtanteil auf Steilstrecken:**  
*Angabe des Verkehrs mit Angabe der befahrenen Steilstrecken* **oder**
- 3. Betrieb der Güterwagen ausschließlich aus historischem Interesse oder zu touristischen Zwecken**  
*entsprechender Eintrag im NVR (Restriktionscode 43)*

## § 5 - Befreiungen vom Verbot

- Antragsverfahren
- Antragsberechtigt sind Zugangsberechtigte oder Halter von Eisenbahnfahrzeugen.
- Das EBA ist die zuständige Behörde auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, auf anderen Schienenwegen die nach Landesrecht zuständige Behörde.
- Die Befreiung ist – außer bei Befreiung aufgrund historischer oder touristischer Nutzung - zu befristen (5 Netzfahrplanperioden).  
Sie kann widerrufen werden, wenn eine leise Alternativtechnologie zugelassen wurde und die Restlaufzeit der Befreiung > 18 Monate.
- Die Befreiung aufgrund historischer oder touristischer Nutzung erlischt, wenn der Güterwagen nicht mehr ausschließlich für einen der beiden Zwecke vorgehalten wird.
- Eine Härtefallregelung existiert nicht.
  
- Derzeit 5 Anträge eingegangen für insgesamt 3166 Güterwagen; 1 Befreiung erteilt  
(Stand 17.09.2020)

# § 7 – Pflichten der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten



## **Pflichten des Betreibers der Schienenwege**

- Anwendung der Ausnahme (§ 4) nur für Gelegenheitsverkehr; Vergabe der Schienenwegkapazität frühestens 5 Tage vor der beabsichtigten Trassennutzung
- Zuweisung nur der Kapazität, bei der das Geschwindigkeitsprofil keine Überschreitung des maximal zulässigen Schalleistungspegels zulässt
- Zuweisung für Züge mit lauten Güterwagen nur dann, wenn entsprechende Ausnahmen oder Befreiungen vorliegen; regelmäßig Überprüfung der Voraussetzungen in Stichproben
- Vorgabe eines Geschwindigkeitsprofil für lauter Güterzüge im Wege der Ausnahme

## **Pflichten des Zugangsberechtigten**

- Sofern kein Ausschluss von lauter Güterwagen in einem Zug, darf nur die Zuweisung solcher Schienenwegkapazität beantragt werden, bei der aufgrund ihrer Konstruktion, (insbesondere durch Fahrwegverlauf oder verminderte Geschwindigkeiten) sichergestellt werden kann, dass die maximal zulässige Schallemission durch den betroffenen Güterzug nicht überschritten wird.
- Das Geschwindigkeitsprofil für Züge mit lauten Güterwagen, das die Einhaltung des maximal zulässigen Schalleistungspegels sicherstellt (= Ausnahme nach § 4 Abs. 1), muss dem Triebfahrzeugführer vor der Fahrt zugänglich gemacht werden.

# Überwachungsaufgaben des EBA nach § 10

## **Gegenstand der Überwachung**

1. Einhaltung des Verbots lauter Güterwagen (§ 3)
2. Überprüfung der Beantragung und Zuweisung ordnungsgemäßer Zugtrassen gemäß § 7

## **Häufigkeit der Überwachung**

Die Prüfung durch das EBA erfolgt mindestens einmal pro Quartal.

## **Berichtswesen und Veröffentlichung**

Das EBA veröffentlicht die Ergebnisse seiner Überprüfung jährlich.

# Überwachungsaufgaben des EBA nach § 10

## 1. Einhaltung des Verbots lauter Güterwagen (§ 3)

Geprüft wird

- für mehrere Streckenabschnitte; Hauptabfuhrstrecken sind dabei zu berücksichtigen;
  - für ein ausgewähltes Datum (Tag und Nacht)
  - anhand von Wagenlisten und Fahrplanunterlagen,
- ob nur „nicht laute“ Güterwagen zum Einsatz gekommen sind oder ob nicht zulässige Fahrten durchgeführt wurden.

## 2. Einhaltung der Verpflichtungen für Zugangsberechtigte und Schienenwegbetreiber (§ 7)

Geprüft wird die Einhaltung der Verpflichtung nach § 7 zur Beantragung und Zuweisung ordnungsgemäßer Zugtrassen. Hierzu wird überprüft

- ob die zur Trassenanmeldung erforderlichen Angaben vollständig und zutreffend waren und
- ob die zugewiesene Zugtrasse den Vorgaben dieses Gesetzes entspricht.
- Die Prüfung erfolgt nachträglich.

# Regelprozess Überwachung I

1.

- Festlegung der Überwachung
  - Datum, Streckenabschnitte

2.

- Datenanforderung EIU zu durchgeführten Zugfahrten
  - Daten: EVU, Fahrplanunterlagen, Daten zur Trassenanmeldung und Zuweisung, ...

3.

- Überprüfung ordnungsgemäßer Trassenzuweisung
  - Konnte EVU laute Wagen ausschließen? Wenn nein: Trassen korrekt nach Ausnahme konstruiert und nur Gelegenheitsverkehr? Stichprobenprüfung?

4.

- Wagenlisten anfordern von EVU
  - Wagennummern, Bremsausstattung
  - Unter Umständen entbehrlich, wenn Lärm-Monitoring alle Wagen leise misst

# Regelprozess Überwachung II

5.

- Prüfen der Wagenlisten
  - z.B. Abgleich mit NVR, ECVVR, Lärm-Monitoring

6.

- Verfahrensauswertung
  - Feststellung gesetzeskonformer Betrieb: Verfahren beendet
  - Feststellung Verstoß

7.

- Bußgeldverfahren
  - Anhörung, Bußgeld bis zu 50.000 €

8.

- Nachbereitung, jährliche Veröffentlichung
  - Datenanalyse und Registerpflege (Vollzugsdatenbank)

# §§ 11 Maßnahmen bei Verstößen, § 12 Zwangsgeld



## Bei wiederholten Verstößen

- gegen das Verbot nach § 3 Absatz 1 oder
- gegen die Verpflichtungen nach § 7 Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 oder 4, oder
- gegen die Auskunftspflichten nach § 8 Absatz 1, 2 Satz 1 und 4 und Absatz 3

kann das EBA dem Betreiber o. Zugangsberechtigten für den entsprechenden Streckenabschnitt

- 1. strecken- und tageszeitbezogene Höchstgeschwindigkeiten** oder
- 2. nächtliche Fahrverbote**

auflegen (§ 11 Abs. 1 Satz 1).

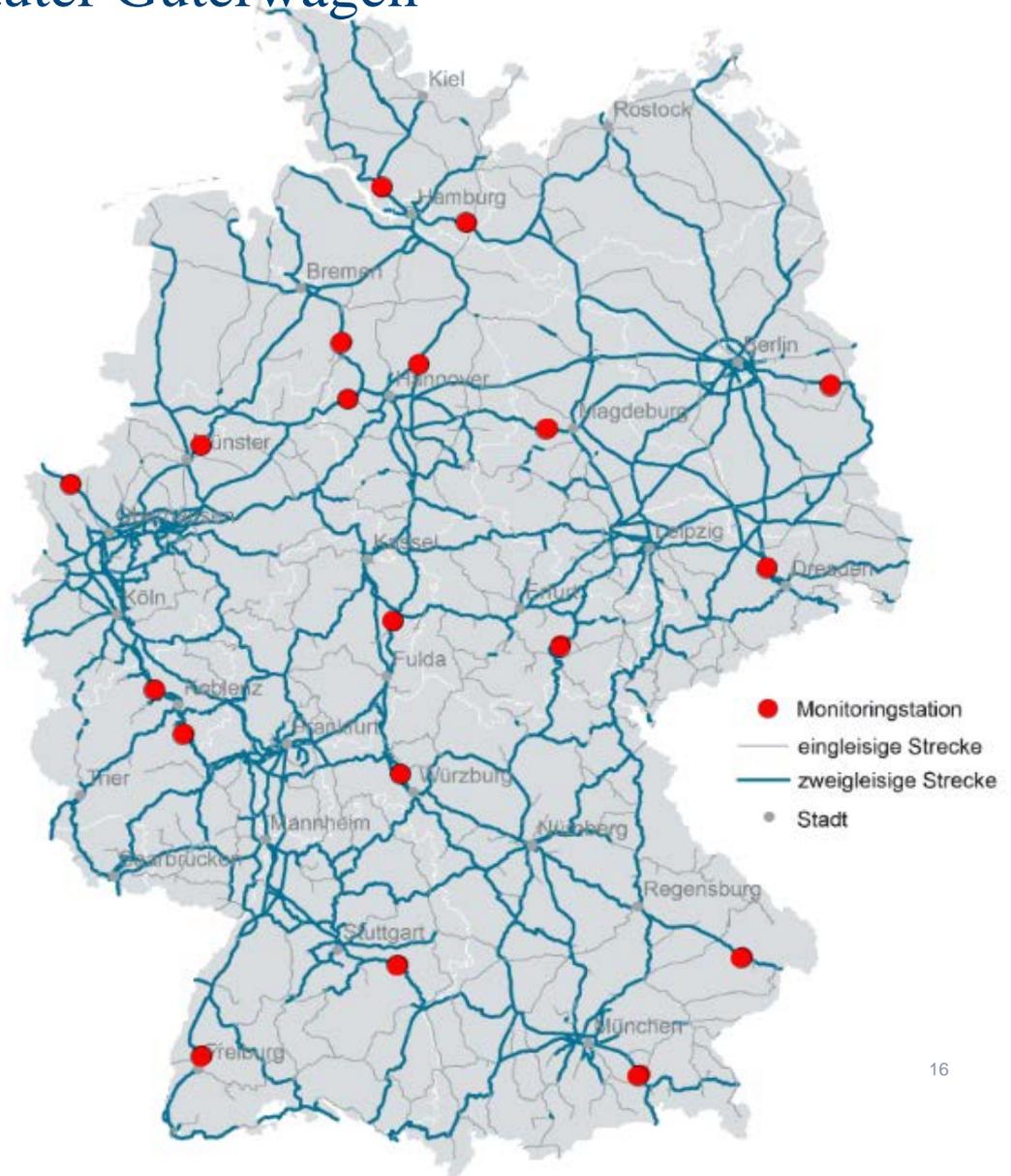
Dem Betreiber der Schienenwege kann auferlegt werden vor der Fahrt zu prüfen, ob die Güterwagen unter Berücksichtigung des Geschwindigkeitsprofils den maximal zulässigen Schalleistungspegel einhalten (§ 11 Abs. 1 Satz 2).

Die Anordnungen können im Wege der Verwaltungsvollstreckung durchgesetzt werden. Die Höhe des **Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro** (§ 12).

# Wirksamkeit des Verbots lauter Güterwagen

## Lärm-Monitoring – Nutzung als „Begleitprogramm“

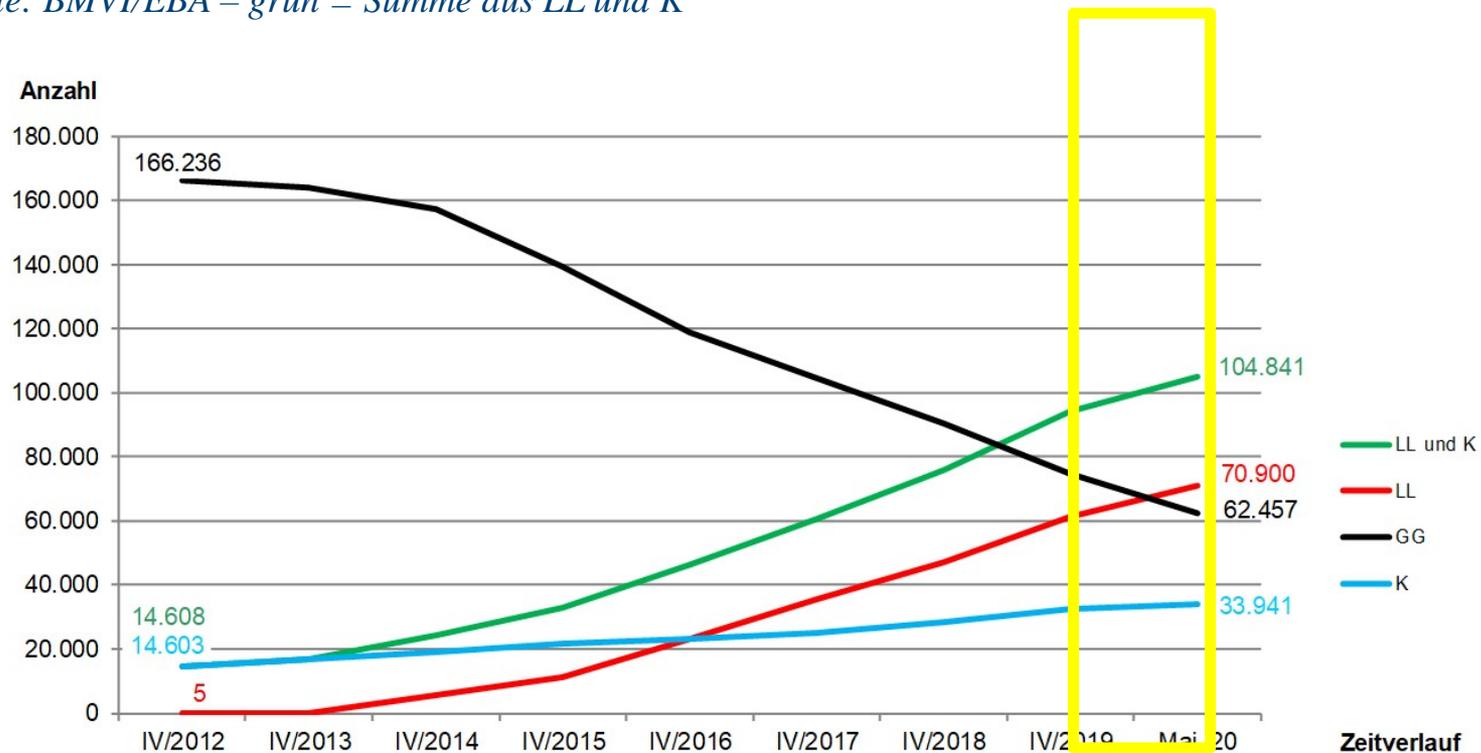
- Messung der Lärmemissionen vorbeifahrender Züge nach einheitlicher Methode
- Um den langfristigen Trend zu beobachten und darzustellen
- Um zu überprüfen, ob das Verbot des Betriebs lauter Güterwagen den gewünschten Effekt bringt
- Die Messergebnisse werden veröffentlicht: [www.laerm-monitoring.de](http://www.laerm-monitoring.de)



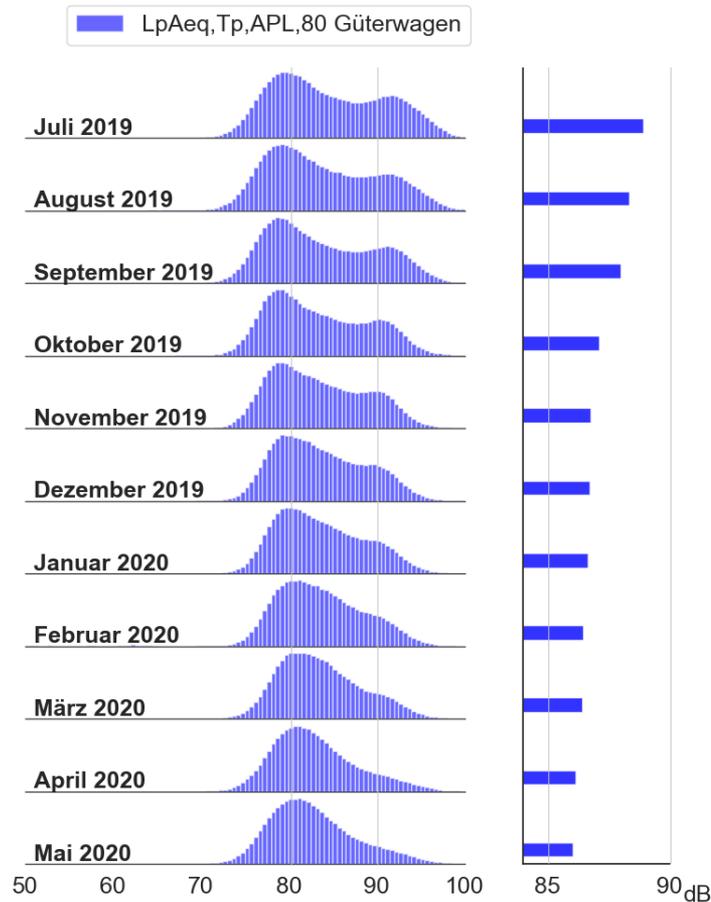
# Stand der Umrüstung

Anzahl der Güterwagen aufgelistet nach ihrer Bremsausrüstung auf Basis der Daten des vom EBA geführten Fahrzeugregisters (letzte Auswertung 02.06.2020)

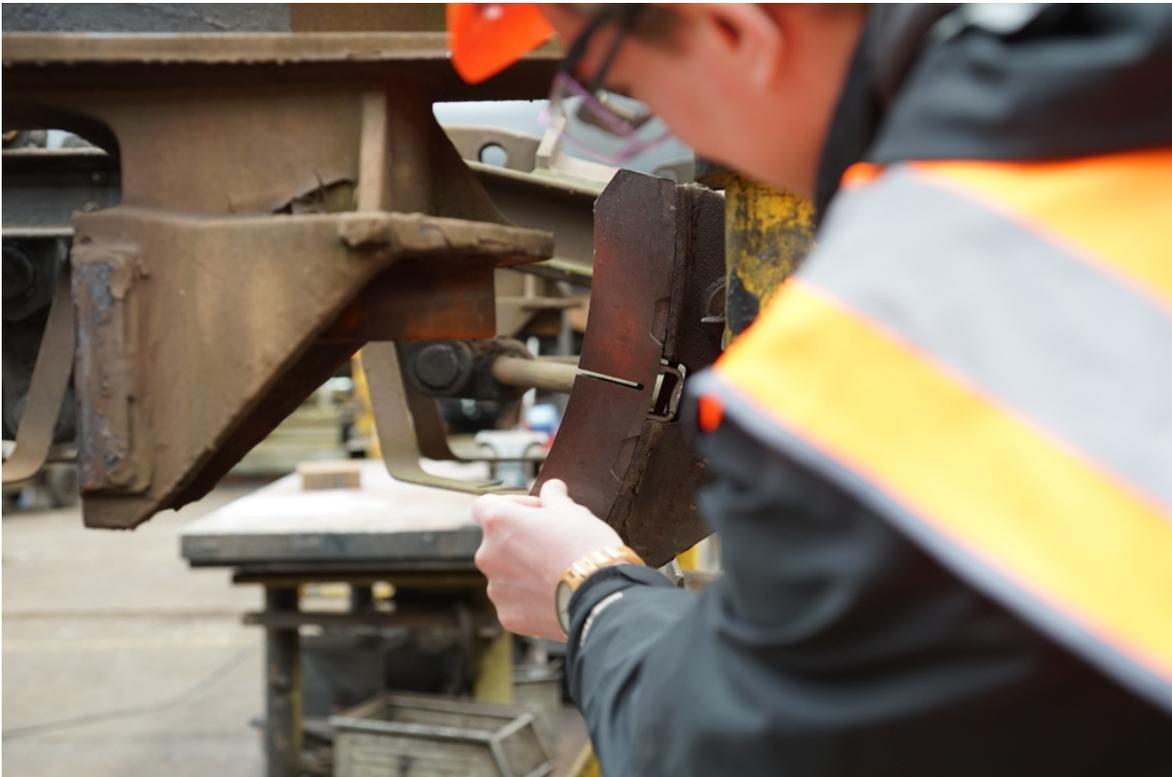
Quelle: BMVI/EBA – grün = Summe aus LL und K



# Wirksamkeit der Umrüstung



Häufigkeitsverteilung der Vorbeifahrtpegel aller an den Lärm-Monitoringstationen im jeweiligen Monat gemessenen Güterwagen.



**Vielen Dank  
für Ihre  
Aufmerksamkeit!**