



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

An die

Beschlusskammer 10

der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

- Per E-Mail: bk10@bnetza.de –

Sowie nachrichtlich an das EBA und die DB Netz AG

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Berlin, 30. Oktober 2019

Kontrolle des Schienenlärmschutzgesetzes Vorgesehene Regelungen in den SNB 20/21 der DB Netz AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

verschiedene Mitgliedsunternehmen unseres Verbandes haben sich in ihren Stellungnahmen kritisch mit den vorgeschlagenen Änderungen zur Umsetzung und Überwachung der Einhaltung des Schienenlärmschutzgesetzes in der SNB 2020/21, Ziffer 2.12 ff der DB Netz AG auseinandergesetzt.

Im Nachgang zu einem Gespräch mit dem Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes regen wir an, möglichst im Einvernehmen mit der DB Netz AG eine Entscheidung über die konkrete Umsetzung und Regelungen der sich aus dem Gesetz ergebenden Pflichten für EIU und EVU bis spätestens Mitte 2020 gemeinsam zu entwickeln. Der bislang in der SNB vorgesehene Text ist vor allem zu Maßnahmen, wenn EVU gegen die Bestimmungen des SchLärm-SchG verstoßen sollten, zu unbestimmt und unklar formuliert. Es wird hieraus nicht klar, wann und wie seitens des EIU bei festgestellten Verstößen Maßnahmen in Bezug auf den Netzzugang getroffen werden sollen und eine Gleichbehandlung der EVU sichergestellt werden kann.

Um solche detaillierten Regelungen ggf. auch mit Marktteilnehmern zu entwickeln wäre es aus unserer Sicht sinnvoll, der DB Netz eine Frist bis etwa April 2020 zu setzen. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte die Prüfung des vorgelegten SNB-Entwurfs zumindest für diese Thematik ausgesetzt oder – wenn dies nicht möglich ist – eine spätere unterjährige Änderung der SNB vorgesehen werden.

Wir möchten dies wie folgt begründen:

Im Dezember des kommenden Jahres tritt das [Schienenlärmschutzgesetz](#) in Kraft, das unser Verband konsequent befürwortet hat. Nicht befürwortet haben wir die überraschend vorgelegten SNB-Regelungen für **Meldepflichten** u.a. im Zusammenhang mit der Vorlage von allen Wagenlisten und Auditierungen, die von der DB Netz mit den

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeeling

Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Thomas Knechtel

Geschäftsführer: Peter Westenberger

Vereinssitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Abschnitten 2.12. ff. Im Verhältnis zu den EVU eingeführt werden sollen. Die vorgeschlagenen Regelungen sind aus unserer Sicht in dem vorgesehenen Maße für eine effiziente Kontrolle des Gesetzes nicht erforderlich bzw. ihnen fehlt eine ausreichende rechtliche Grundlage. Nach unserem Kenntnisstand hat auch die Bundesnetzagentur in der öffentlich-mündlichen Verhandlung am 22. Oktober Vorbehalte gegen die vorgeschlagenen Regelungen geäußert und die DB Netz AG hat ihre Bereitschaft zur nochmaligen Überarbeitung kundgetan. Weiterhin sind die DB Netz AG und das Eisenbahn-Bundesamt nach unserer Kenntnis in einem anhaltenden Dialog über das Zusammenwirken zur Einhaltung der gesetzlichen Pflichten. Das Eisenbahn-Bundesamt hat sein eigenes Kontrollkonzept für die Kontrolle des Gesetzes nach eigenen Worten noch nicht finalisiert. Ein solches Konzept könnte eine Wechselwirkung zu den von der DB Netz vorgeschlagenen Regelungen zur Überwachung haben, dies sollte später abschließend auch bewertet werden. Eine Einbeziehung von EVU zu dieser Thematik hat – möglicherweise abgesehen von einer Abstimmung zwischen der DB Cargo AG und der DB Netz AG – bisher nicht stattgefunden.

Eine entsprechender Beschluss der BK 10 im Hinblick auf die Regelungen zu Maßnahmen bei festgestellten Verstößen der EVU würde in dieser Situation die Möglichkeit bieten, sich zwischen allen Beteiligten auf ein gemeinsam getragenes detailliertes Konzept zu verständigen und entsprechende Regelungen für die SNB zu entwickeln. Wir gehen davon aus, dass ein entsprechender Diskussionsprozess auch die Notwendigkeiten zur Einhaltung des Gesetzes seitens der EVU bei der Mitwirkung bei der Umsetzung des Gesetzes verdeutlicht.

Hier möchten wir die wesentlichen Vorbehalte gegen die uns vorliegende SNB-Entwurfssfassung benennen:

- Zunächst ist aus unserer Sicht nicht hinreichend klar zwischen der hoheitlichen Aufgabe der Kontrolle des Gesetzesvollzugs (Aufgabe einer Behörde) und der Mitwirkung durch Dritte (EIU und EVU) unterschieden. Hoheitliche Funktionen können nicht durch den Infrastrukturbetreiber übernommen werden.
- Notwendig ist eine aufwandssparende, effektive Kontrolle. Dabei geht es nicht nur darum, das Gesetz umzusetzen, sondern auch etwaige betriebliche Behinderungen durch Verstöße zu minimieren.
- Angesichts der gesetzlichen Regelung, dass Züge mit lauten Wagen nur im Gelegenheitsverkehr (ausnahmsweise) gefahren werden dürften, vgl. § 7 (1) SchlärmSchG) ist eine anlasslose Übermittlung von lärmrelevanten Daten für Züge des Jahresfahrplans per se nicht zu rechtfertigen.
- Einvernehmen besteht mit dem Eisenbahn-Bundesamt dahingehend, dass die EVU ihre vertraglichen Möglichkeiten nutzen sollten, die Risiken von Mehrkosten und Bußgeldern an die eigentlich Verantwortlichen Verladender und/oder Wagenhalter weiterzugeben.
- Eine langsame „Hochlaufphase“ ist nach Einschätzung des Netzwerks die schlechtere Lösung als eine intensiv kontrollierte und gut vorbereitete Frühphase des Gesetzes, der dann ein niedriges Dauerkontrollniveau folgen kann. Hierfür müssen auch andere Mittel als nur die nachträgliche Kontrolle von Wagenlisten und Fahrplanunterlagen genutzt werden, z.B. die Prüfung im Außendienst im Kontext mit Prüfungen anderer Sachverhalte oder aus anderen Anlässen sowie die Auswertung der Aufzeichnungen der Lärmmessstellen im Netz.

Darüber hinaus haben wir die die folgenden Punkte zum Abschnitt 2.12 moniert bzw. die genannten Änderungen angeregt:

Zu 2.12.1./ INV – Grundsatzinfrastrukturnutzungsvertrag Anlage 1

Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes

Die nachfolgend aufgeführten Regelungen werden abgelehnt da sie einerseits weit über die gesetzlich vorgeschriebenen Regelungen hinausgehen und somit eine Überbürokratisierung darstellen und andererseits sich die DB Netz Kompetenzen einer Aufsichtsbehörde aneignet.

Zu SNB 2.12.1. 2.Absatz: Um leise oder laute Züge mit Befreiung zum Netzfahrplan oder Gelegenheitsverkehr anzumelden, ist erforderlich, dass der ZB in Anlage 1 des G-INV Anlage 2.2.1 der SNB seine Prozesse und Einzelmaßnahmen in einer Kundenselbstauskunft darstellt, die die Einhaltung dieses Verbots gewährleisten. Das Einfordern einer Kundenselbstauskunft durch das EIU ist unzulässig. Die Verantwortung zur Einhaltung der gesetzlichen Regelung obliegt dem Eisenbahnverkehrsunternehmen. Analog dazu kann der §4 AEG herangezogen werden, der den Eisenbahnunternehmen die Verantwortung für den sicheren Betrieb der Eisenbahn überträgt. In diesen sicherheitsrelevanten Bereichen gibt es auch keine zusätzlichen Überwachungspflichten durch das EIU. Die Pflicht zur Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften braucht nicht in einer SNB aufgenommen werden. Außerdem obliegen den Aufsichtsbehörden und nicht einem EIU Kontrollpflichten über Prozessabläufe bei Kunden bzw. EVU.

Vorschlag zu SNB 2.12. 1., 2. und 3. Absatz sowie Anlage 1 zum Grundsatzinfrastrukturnutzungsvertrag (INV): ersatzlos streichen.

Zu SNB 2.12.4 Überprüfung der Wagenlisten im Anschluss an die Zugfahrt

Die Übermittlung der Wagenlisten im Anschluss an die Zugfahrt zur Überprüfung durch das EIU stellt auch eine weit über den gesetzlichen Rahmen hinausgehende und unnötige Regelung dar. Nach § 8 SchlärmSchG sind die Zugangsberechtigten verpflichtet, dem Betreiber der Schienenwege bei der Beantragung von Schienenwegkapazität sowohl zum Netzfahrplan als auch im Gelegenheitsverkehr mitzuteilen, ob laute Güterwagen in den Zug eingestellt werden. Dazu bedarf es nicht der Übermittlung von Wagenlisten sondern kann im einfachen Verfahren bei der Beantragung von Kapazität im Netz- oder Gelegenheitsfahrplan mitgeteilt werden. Möglich ist auch eine Übermittlung von Zugdaten an DB Netz über die Echtzeit-Schnittstelle via RNE Common Interface gemäß TAF/TSI wie es in anderen europäischen Ländern schon längst Standard ist. Eine andere Art der Datenübertragung ist ausgeschlossen, da sie einen übermäßig hohen Aufwand und zusätzliche Belastung für EVU darstellt.

Vorschlag zu SNB 2.12.4.: Regelungen im ersten und zweiten Absatz streichen bzw. ändern in der Form, dass entsprechend des SchlärmSchG § 8 über eine vorhandene oder der Echtzeit-Schnittstelle via RNE Common Interface gemäß TAF/TSI eine Mitteilung an das EIU gegeben wird, ob laute Güterwagen in den Zug eingestellt werden. Dies entspricht dem bisher üblichen Verfahren.

Änderung des 3. Absatz zur Überwachungspflicht gemäß § 7 Abs 3 SchlärmSchG bei lauten Zügen: EIU kann stichprobenweise und regelmäßig Nachweise über den Einsatz von leisen Güterwagen beim EVU zugbezogen anfordern.

Absatz 5 ff. behandelt die Pflege der Datenbank bei DB Netz und eine Nachweispflicht seitens der EVU über Güterwagen in ihren Zügen. Gemäß europäischer Verordnung sind alle Wagenstammdaten von den Wagenhaltern in den EU-Staaten in der zentralen Datenbahn Rolling Stock Reference Database (RSRD²) seit 2016 bereitzustellen. Diese Pflicht betrifft auch alle nachträglichen Änderungen am Fahrzeug, also auch, ob der Wagen bereits mit LL / K Sohlen ausgestattet ist. Dies ist insofern für die deutschen Verkehre wichtig, da bei weitem nicht alle EVU auch

Wagenhalter der Wagen sind, die in ihren Zügen befördert werden. Gerade bei Übernahmen von Wagen an Grenzen sind EVU häufig gar nicht im Voraus im Besitz oder in Kenntnis der Stammdaten von Wagen. Daher können sie die geforderten Angaben nicht in jedem Fall im Voraus machen. Im Übrigen ist der geforderte Aufwand auch in diesem Punkt unnötig und führt zu höheren Belastungen der EVU. DB Netz kann – falls notwendig mit Zustimmung der EVU - die Daten aus RSRD² entnehmen und bei Unstimmigkeiten oder Rückfragen auf den Wagenhalter zugehen. Die Wagenlisten werden zukünftig über TAF/TSI dem EIU übermittelt. Eine besondere Form erübrigt sich. Die Anordnung zur Durchführung von Überprüfungen und Veranlassung bzw. Nachweise über Audits ist eine Angelegenheit der Aufsichtsbehörde und nicht eines EIU.

Vorschlag zu 5. Absatz ff.: streichen (Überprüfungen) bzw. so ändern: Die Halter der Güterwagen müssen die Stammdaten über eine frei zugängliche Schnittstelle, in der Regel RSRD², zur Verfügung stellen und regelmäßig aktualisieren. DB Netz kann bei Bedarf auf diese Daten zurückgreifen.

SNB 2.12.5 Zusätzliche Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt

Warum hier der Hinweis in der SNB? Es handelt sich um eine gesetzliche Vorschrift. Die Überwachungspflichten der Aufsichtsbehörde sind im SchlärmSchG verankert.

Vorschlag zu SNB 2.12.5.: Text streichen

SNB 2.12.6 Freistellung von Ordnungswidrigkeiten

Eine Freistellung von Ordnungswidrigkeiten im Hinblick auf die Regelungen des SchlärmSchG kann nicht durch die EVU erfolgen. Maßgeblich sind hier die Untersuchungsergebnisse der Aufsichtsbehörden bei Überprüfungen, die dann nach Maßgabe von Verwaltungsregeln oder gesetzlichen Vorschriften bei Verstößen durch ein EVU Verwaltungsakte ändern bzw. neue Bußgeldbescheide erlassen.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer