

**15.03.24**

Vk - U

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

---

### **Entwurf eines Gesetzes zum Schienenlärmschutz (SchlärmschG)**

#### **A. Problem und Ziel**

Zur Reduktion der gesundheitlichen Gefährdungen durch Schienenverkehrsverkehrslärm hat die Europäische Kommission im Jahr 2019 mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ auf Bestandsgüterwagen (TSI NOI) (ABl. L 139 vom 27.5.2019, S. 89) die Einführung des Lärmschutzkonzepts so genannter „leiserer Strecken“ - quieter routes – beschlossen. Entsprechend der TSI NOI soll dieses Konzept ab dem 08.12.2024 in den Mitgliedstaaten implementiert werden, wobei dieses Datum an den periodischen Netzfahrplanwechsel anzupassen ist. Dieser wird in Deutschland mit Ablauf des 14.12.2024 vollzogen.

Ab diesem Zeitpunkt gilt gemäß Artikel 5a der TSI NOI auf den leiseren Strecken in Deutschland grundsätzlich ein Betriebsverbot für Güterwagen, die unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 fallen und nicht Gegenstand von Nummer 7.2.2.2. des Anhangs der TSI NOI sind. Faktisch ist damit der Betrieb solcher Güterwagen untersagt, die mit Grauguss-Bremsklotzsohlen ausgestattet und deshalb rund 10 Dezibel lauter sind, als solche, die über leise Bremssysteme - wie K-Sohle und LL-Sohle, aber auch Scheibenbremsen - verfügen.

Nach der TSI NOI gelten diejenigen Strecken als leise, auf denen nachts durchschnittlich mehr als 12 Güterzüge verkehren. Bei der Bestimmung der Strecken im Jahr 2020 war der Güterverkehr aus den Jahren 2015, 2016 und 2017 zugrunde zu legen. Danach zählen alle Haupteisenbahnstrecken in Deutschland als leisere Strecken.

Aufgrund der unmittelbaren Anwendbarkeit der Verordnung TSI NOI verdrängt diese mit dem Wirksamwerden des Betriebsverbots lauter Güterwagen zum 15.12.2024 in Deutschland die Anwendung des 2017 durch den Deutschen Bundestag ebenfalls zur Reduktion des Schienengüterverkehrslärms beschlossenen Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetzes), insofern gilt der Anwendungsvorrang des EU-Rechts). Die bis dato auf dem deutschen Schienennetz umfassende Geltung des Betriebsverbots lauter Güterwagen reduziert sich ab dem Fahrplanwechsel 2024/25 auf die leiseren Strecken.

Mit einer relevanten Zunahme des Schienenverkehrslärms ist trotz des dann räumlich begrenzteren Geltungsbereichs des Betriebsverbots nicht zu rechnen. Hierfür spricht insbesondere die hohe Umrüstungsquote bei Bestandsgüterwagen. Aufgrund des seitens

---

Fristablauf: 26.04.24

des Bundes von 2012 bis 2020 geförderten Umrüstungsprozesses sind Güterwagen, die auf dem deutschen Schienennetz Verkehrsleistung erbringen, nach Angabe des Nationalen Fahrzeug- und Umrüstregisters des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) seit 2020 zu 100 Prozent mit leisen Bremssohlen ausgestattet. Dies wird durch den jährlich veröffentlichten Bericht zum Schienenlärmschutzgesetz des EBA bestätigt, wonach der Anteil der Verstöße gegen das Betriebsverbot bei durchschnittlich 0,08 Prozent liegt (siehe auch Jahresbericht Schienenlärmschutzgesetz 2021/2022). Ungeachtet dessen ist sicherzustellen, dass das nach Artikel 5 a der TSI auf leiseren Strecken vorgeschriebene Betriebsverbot auf leiseren Strecken uneingeschränkt zur Anwendung kommt. Dies gilt umso mehr, als dass es sich bei den leiseren Strecken um die Haupteisenbahnstrecken und damit um solche Strecken handelt, die einer starken Verkehrs- und damit auch Lärmbelastung ausgesetzt sind.

Anders als das Schienenlärmschutzgesetz von 2017 enthält die TSI NOI keine ordnungsrechtlichen Bestimmungen, die die tatsächliche Umsetzung des Konzepts der leiseren Strecken und insbesondere des Betriebsverbots für laute Güterwagen sicherstellen

Da sich die ordnungsrechtlichen Bestimmungen des Schienenlärmschutzgesetzes einschließlich der damit verbundenen Auskunftspflichten für die Betreiber der Schienenwege und Zugangsberechtigten sowie der Kontrolle durch das Eisenbahn-Bundesamt in der Praxis bewährt haben, erscheint es im Sinne eines nachhaltigen Schutzes vor Schienenverkehrslärm geboten, die entsprechenden Vorschriften §§ 8, 9, 10, 13 und 12 Schlärm-schG dergestalt fortzuschreiben, dass sie die Durchführung des Konzepts der leiseren Strecken absichern.

## **B. Lösung**

Mit der vorliegenden Änderung des Schienenlärmschutzgesetzes wird das durch die TSI NOI vorgegebene Konzept der leiseren Strecken um ordnungsrechtliche Regelungen ergänzt. Hierfür werden die mit dem Schienenlärmschutzgesetz von 2017 geschaffenen und in der Praxis bewährten Regelungen dergestalt fortgeschrieben, dass sie die Umsetzung der leiseren Strecken sicherstellen. Angesichts des abschließenden und vorrangig anzuwendenden geltenden Lärmschutzkonzepts der TSI NOI werden die sonstigen Regelungen des Schienenlärmschutzgesetzes zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Konzepts der leiseren Strecken der TSI NOI aufgehoben.

## **C. Alternativen**

Es sind keine Alternativen ersichtlich, die das mit dem Gesetzentwurf angestrebte Ziel eines nachhaltigen Schutzes vor Schienenverkehrslärm auf leiseren Strecken in gleicher Weise sicherstellen. Die Beibehaltung des geltenden Schienenlärmschutzgesetzes scheidet aufgrund des Anwendungsvorrangs von EU-Recht aus, wonach das Schienenlärmschutzgesetz von 2017 mit Wirksamwerden der TSI NOI keine Geltung mehr entfaltet. Der Verzicht auf ordnungsrechtliche Bestimmungen ist angesichts der Bedeutung eines effektiven Lärmschutzes für Anwohnerinnen und Anwohnern von Schienenwegen ebenfalls keine tragbare Alternative. Über die ordnungsrechtlichen Bestimmungen wird sichergestellt, dass das Konzept der leiseren Strecken durchsetzbar ist. Indem das Gesetz die bestehenden und dem Sektor bekannten ordnungsrechtlichen Vorgaben des Schienenlärmschutzgesetzes fort schreibt, wird die Verhältnismäßigkeit dieses, die TSI NOI ergänzenden, Kontrollsystems sichergestellt.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Keiner. Im Vergleich zum bisherigen Schienenlärmschutzgesetz entstehen keine neuen Verpflichtungen für die Wirtschaft.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Durch die beabsichtigten Änderungen entsteht für das EBA kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die ordnungsrechtlichen Regelungen dieses Gesetzes orientieren sich an denen des Schienenlärmschutzgesetzes von 2017. Ziel des Gesetzes ist es, die erprobte und bewährte Verwaltungspraxis im Vollzug des Betriebsverbotes lauter Güterwagen unter der Geltung der TSI NOI fortsetzen zu können. Die Neufassung des Schienenlärmschutzgesetzes führt demnach auch nicht zu einer Reduktion des Erfüllungsaufwandes des EBA. Zwar entfällt die Erteilung von Befreiungen (derzeitiger § 5 SchlärmschG), dafür entsteht aber bei den Kontrollen ein zusätzlicher Prüfaufwand in etwa gleichem Umfang, da die Voraussetzungen für eine nach TSI NOI vorliegende Befreiung vom Betriebsverbot lauter Güterwagen - vgl. TSI NOI Abschnitt 7.2.2 - ohne Antrag im Einzelfall zu prüfen sind. Bei einer sehr geringen Fallzahl und absehbar niedriger Belastung im Einzelfall entsteht dabei Erfüllungsaufwand in vernachlässigbarer Höhe.

## **F. Weitere Kosten**

Keine. Angesichts des weitgehend abgeschlossenen Umrüstungsprozesses bei den Güterwagen ist nicht damit zu rechnen, dass durch dieses Gesetz sonstige Kosten entstehen.



**15.03.24**

Vk - U

**Gesetzentwurf  
der Bundesregierung**

---

**Entwurf eines Gesetzes zum Schienenlärmsschutz (SchlärmschG)**

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler

Berlin, 15. März 2024

An die  
Präsidentin des Bundesrates  
Frau Ministerpräsidentin  
Manuela Schwesig

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zum Schienenlärmsschutz (SchlärmschG)

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Mit freundlichen Grüßen  
Olaf Scholz



# Entwurf eines Gesetzes zum Schienenlärmschutz (SchlärmschG)

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

## § 1

### Zweck des Gesetzes

Zweck dieses Gesetzes ist es, auf leiseren Strecken der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur das Betriebsverbots lauter Güterwagen durchzusetzen, das nach Artikel 5a der 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), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 der Kommission vom 10. August 2023 (ABl. L 222 vom 8.9.2023, S. 88) geändert worden ist, ab dem 15. Dezember 2024 gilt.

## § 2

### Begriffsbestimmungen

(1) „Laute Güterwagen“ im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach Artikel 5a der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014.

(2) „Leisere Strecken“ im Sinne dieses Gesetzes sind solche, die nach Maßgabe des Artikels 5b der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 bestimmt und nach Maßgabe des Artikels 5c der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Eisenbahnagentur der Europäischen Union benannt worden sind.

(3) Für dieses Gesetz sind im Übrigen die Begriffsbestimmungen des § 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sowie des § 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes anzuwenden.

## § 3

### Pflichten der Zugangsberechtigten und Betreiber der Schienenwege

(1) Zugangsberechtigte haben bei der Beantragung der Zuweisung von Schienenwegkapazität nach Maßgabe der Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Betreibern der Schienenwege anzuzeigen, ob ein Zug mindestens einen lauten Wagen umfasst.

(2) Können Zugangsberechtigte bei der Beantragung der Zuweisung von Schienenwegkapazität nicht ausschließen, dass ein Zug auch laute Güterwagen mitführt, dürfen sie nur die Zuweisung solcher Schienenwegkapazität beantragen, die keine leiseren Strecken umfasst, soweit der Betrieb lauter Güterwagen nicht ausnahmsweise nach der Verordnung

(EU) Nr. 1304/2014 zulässig ist. Im Falle der Inanspruchnahme einer Ausnahme haben die Zugangsberechtigten dem Betreiber der Schienenwege bei der Antragstellung mitzuteilen, welche Ausnahme nach der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 vorliegt.

(3) Betreibt ein Betreiber von Schienenwegen leisere Strecken, so hat er in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 in Verbindung mit Anlage 3 Nummer 3 des Eisenbahnregulierungsgesetzes die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität auf leiseren Strecken zu veröffentlichen. Ferner hat der Betreiber der Schienenwege zu veröffentlichen, welche Strecken seines Netzes „leisere Strecken“ sind.

(4) Betreiber der Schienenwege dürfen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität auf leiseren Strecken nur stattgeben, wenn Zugangsberechtigte bei der Beantragung ausschließen, dass laute Güterwagen eingesetzt werden oder der Betrieb lauter Güterwagen auf diesen Strecken ausnahmsweise zulässig ist. Die Ausnahmen bestimmen sich nach den besonderen Vorschriften für gestörten Betrieb in Abschnitt 4.4.1 oder bei Infrastrukturarbeiten und Wageninstandhaltung in Abschnitt 4.4.2. des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014.

(5) Betreiber der Schienenwege müssen durch regelmäßige, mindestens jedoch quartalsweise Stichproben überprüfen, dass bei der Nutzung der Schienenwegkapazität auf leiseren Strecken keine lauten Güterwagen eingesetzt werden, soweit dies nicht ausnahmsweise nach der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 zulässig ist. Die Stichproben können im Nachgang zur Nutzung der Schienenwegkapazität erfolgen.

#### § 4

##### **Auskunftspflichten der Zugangsberechtigten und der Betreiber der Schienenwege**

(1) Die zuständige Behörde kann von den Zugangsberechtigten sowie den Betreibern der Schienenwege verlangen, ihr diejenigen Daten zu übermitteln, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Pflichten nach § 3 zu überwachen. Die Übermittlung hat innerhalb eines Monats und kostenfrei zu erfolgen. Die zuständige Behörde kann Einzelheiten zur Art und Aufbereitung der Daten bestimmen. Die Daten sind auf Verlangen der zuständigen Behörde elektronisch zu übermitteln.

(2) Die Zugangsberechtigten sowie die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, die nach Absatz 1 Satz 1 maßgeblichen Daten nach Durchführung der Zugfahrt auf der zugewiesenen Zugtrasse für mindestens zwölf Monate bereitzuhalten.

#### § 5

##### **Zuständige Behörde**

Zuständige Behörde für die Durchführung und Überwachung dieses Gesetzes auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sowie der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im übergeordneten Netz, die einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen, ist das Eisenbahn-Bundesamt. Die Zuständigkeit der Regulierungsbehörde bleibt unberührt.

§ 6

**Überwachung durch die zuständige Behörde**

(1) Die nach § 5 zuständige Behörde hat die Einhaltung des Betriebsverbots nach Artikel 5a der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 unter Berücksichtigung der Einhaltung der Pflichten der Zugangsberechtigten sowie der Betreiber der Schienenwege nach § 3 zu überwachen.

(2) Die Überwachung nach Absatz 1 hat grundsätzlich in Form von Stichproben im Nachgang zur Nutzung der Schienenwegkapazität auf Grundlage der nach § 4 Absatz 1 maßgeblichen Daten zu erfolgen. Die Auswahl des örtlichen und zeitlichen Überwachungsbereichs liegt im Ermessen der zuständigen Behörde. Die zuständige Behörde hat die Überwachung in angemessenen Abständen zur Sicherstellung des Betriebsverbots lauter Güterwagen auf leiseren Strecken der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur durchzuführen.

(3) Die Ergebnisse der Überwachungen sind jährlich auf der Internetseite der zuständigen Behörde zu veröffentlichen.

§ 7

**Zwangsgeld**

Die nach diesem Gesetz zuständige Behörde kann ihre Anordnungen nach § 4 Absatz 1 Satz 1 nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.

§ 8

**Bußgeldvorschriften**

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 3 Absatz 4 Satz 1 einem dort genannten Antrag stattgibt,
2. einer vollziehbaren Anordnung nach § 4 Absatz 1 Satz 1 zuwiderhandelt oder
3. entgegen § 4 Absatz 2 Daten nicht oder nicht mindestens zwölf Monate bereithält.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen Artikel 5a der 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), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 (ABl. L 222 vom 8.9.2023, S. 88) geändert worden ist, in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 1, Absatz 2 oder Absatz 3 Satz 1 der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission (ABl. L 104 vom 12.4.2013, S. 1), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 (ABl. L 222 vom 8.9.2023, S. 88) geändert worden ist, einen Güterwagen betreibt.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 und des Absatzes 2 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro und in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro geahndet werden.

(4) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sowie der Eisenbahnen im übergeordneten Netz, die einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen, das Eisenbahn-Bundesamt.

## § 9

### **Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 15. Dezember 2024 in Kraft. Gleichzeitig tritt das Schienenlärmschutzgesetz vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2804), das durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1730) geändert worden ist, außer Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Zur Reduktion der gesundheitlichen Gefährdungen durch Schienenverkehrslärm hat die Europäische Kommission im Jahr 2019 mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ auf Bestandsgüterwagen (im Folgenden TSI NOI) (ABl. L 139 vom 27.5.2019, S. 89) die Einführung des Lärmschutzkonzepts so genannter „leiserer Strecken“ – quieter routes – beschlossen. Entsprechend der TSI NOI soll dieses Konzept ab dem 08.12.2024 in den Mitgliedstaaten implementiert werden, wobei dieses Datum an den periodischen Netzfahrplanwechsel anzupassen ist. Dieser wird in Deutschland mit Ablauf des 14.12.2024 vollzogen.

Ab diesem Zeitpunkt gilt gemäß Artikel 5a der TSI NOI auf den leiseren Strecken in Deutschland grundsätzlich ein Betriebsverbot für Güterwagen, die unter die Verordnung (EU) Nr. 321/2013 fallen und nicht Gegenstand von Nummer 7.2.2.2. des Anhangs der TSI NOI sind. Faktisch ist damit der Betrieb solcher Güterwagen untersagt, die mit Grauguss-Bremsklotzsohlen ausgestattet und deshalb rund 10 Dezibel lauter sind, als solche, die über leise Bremssysteme - wie K-Sohle und LL-Sohle, aber auch Scheibenbremsen - verfügen.

Nach der TSI NOI gelten diejenigen Strecken als leise, auf denen nachts durchschnittlich mehr als 12 Güterzüge verkehren. Bei der Bestimmung der Strecken im Jahr 2020 war der Güterverkehr aus den Jahren 2015, 2016 und 2017 zugrunde zu legen.

Aufgrund der unmittelbaren Anwendbarkeit der TSI NOI würde diese mit dem Wirksamwerden ihres Betriebsverbots lauter Güterwagen zum 15.12.2024 in Deutschland die Anwendung des 2017 durch den Deutschen Bundestag ebenfalls zur Reduktion des Schienengüterverkehrslärms beschlossenen Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetzes) überlagern. Die bis dato auf dem deutschen Schienennetz umfassende Geltung des Betriebsverbots lauter Güterwagen reduziert sich ab diesem Zeitpunkt auf die leiseren Strecken.

Anders als das Schienenlärmschutzgesetz von 2017 enthält die TSI NOI keine ordnungsrechtlichen Bestimmungen, die die tatsächliche Durchsetzung des Konzepts der leiseren Strecken und insbesondere des Betriebsverbots für laute Güterwagen sicherstellen. Als EU-Mitgliedstaat ist Deutschland jedoch verpflichtet, geeignete innerstaatliche Maßnahmen zu treffen, um die uneingeschränkte Anwendbarkeit der EU-Verordnung zu gewährleisten.

Da sich die ordnungsrechtlichen Bestimmungen des Schienenlärmschutzgesetzes einschließlich der damit verbundenen Auskunftspflichten für die Betreiber der Schienenwege und Zugangsberechtigten sowie der Kontrolle durch das Eisenbahn-Bundesamt in der Praxis bewährt haben, erscheint es im Sinne einer nachhaltigen Reduktion von Schienenverkehrslärm geboten, die entsprechenden Vorschriften §§ 8, 9, 10, 13 und 12 SchlärmschG dergestalt fortzuschreiben, dass sie die Durchführung des Konzepts der leiseren Strecken absichern. Über das EU-Recht hinausgehende materielle Verbotsregeln sind dagegen nicht enthalten.

## II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Zur Absicherung der Durchführung des Lärmschutzkonzepts der leiseren Strecken der TSI NOI sieht dieses Gesetz die Einführung eines ordnungsrechtlichen Rahmens vor, der zeitgleich mit den Vorgaben der TSI NOI zum Fahrplanwechsel 2024/2025 wirksam werden soll. Im Einzelnen soll durch das neue Schienenlärmschutzgesetz folgendes geregelt werden:

- Zugangsberechtigte werden verpflichtet, Betreibern der Schienenwege bei der Beantragung von Schienenwegkapazität Auskunft darüber zu geben, ob sie laute Wagen mitführen.
- Betreiber der Schienenwege werden verpflichtet, Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität auf leiseren Strecken nur dann stattzugeben, wenn der Zugangsberechtigte bei der Antragstellung ausschließt, dass laute Güterwagen eingesetzt werden oder der Betrieb lauter Güterwagen nach der TSI NOI ausnahmsweise zulässig ist.
- Betreiber der Schienenwege und Zugangsberechtigte werden verpflichtet, den für die Überwachung der Einhaltung des Lärmschutzkonzepts der leiseren Strecken zuständigen Behörden die erforderlichen Angaben auf Anfrage zu übermitteln.
- Betreiber der Schienenwege werden zur stichprobenhaften Kontrolle der Einhaltung des Lärmschutzkonzepts der leiseren Strecken verpflichtet.
- Die zuständige Behörde wird zur Überwachung der Einhaltung des Lärmschutzkonzepts der leiseren Strecken verpflichtet und zur Verhängung von ordnungsrechtlichen Maßnahmen ermächtigt.

## III. Alternativen

Keine. Für einen effektiven Lärmschutz der Bürgerinnen und Bürger sind ordnungsrechtliche Regelungen zur Absicherung der Anwendung der Bestimmungen der TSI NOI zu leiseren Strecken unabdingbar. Die Kontrollen des Eisenbahn-Bundesamtes über die Einhaltung der Regelungen des Schienenlärmschutzgesetzes während der vergangenen Fahrplanperioden seit Dezember 2020 haben sich in der Praxis bewährt. Es ist davon auszugehen, dass sie maßgeblich dazu beigetragen haben, dass sich die Anzahl der Verstöße auf einen geringen Anteil von durchschnittlich 0,08 Prozent aller kontrollierten Güterwagen in der Fahrplanperiode 2021/2022 beschränkt (siehe hierzu den Jahresbericht Schienenlärmschutzgesetz des Eisenbahn-Bundesamtes für die Fahrplanperiode 2021/2022). Im Falle eines vollständigen Verzichts auf eine ordnungsrechtliche Flankierung des Konzepts der leiseren Strecken stünde zu befürchten, dass die Verstöße gegen diese lärmschützenden Regelungen zunehmen. Indem dieses Gesetz die bestehenden und dem Sektor bekannten ordnungsrechtlichen Vorgaben des Schienenlärmschutzgesetzes fortschreibt, wird die Verhältnismäßigkeit dieses die TSI NOI ergänzenden Kontrollsystems sichergestellt.

## IV. Gesetzgebungskompetenz

Mit diesem Gesetz wird die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes auf dem Gebiet der Lärmbekämpfung aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes (GG) und des Rechts der Ordnungswidrigkeiten aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 GG (Strafrecht) in Anspruch genommen.

## **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar.

Die durch dieses Gesetz eingeführten ordnungsrechtlichen Vorgaben flankieren die Anwendung der unmittelbar geltenden TSI NOI. Diese enthält keine Vorgaben hinsichtlich der Durchsetzung ihrer materiellen Maßgaben. Zur erforderlichen Durchführung von EU-Verordnungen können EU-Mitgliedstaaten grundsätzlich ergänzende innerstaatliche Regelungen treffen. Sie sind insbesondere verpflichtet, geeignete innerstaatliche Maßnahmen zu treffen, um die uneingeschränkte Anwendbarkeit der Verordnung zu gewährleisten.

Mit diesem Gesetz werden die aufgrund des Schienenlärmschutzgesetzes bestehenden und dem Sektor bekannten ordnungsrechtlichen Vorgaben zur Sicherstellung der Einhaltung des Betriebsverbots lauter Güterwagen fortgeschrieben, damit sie nunmehr die Durchführung des Konzepts der leiseren Strecken absichern. Auf diese Weise wird die erforderliche Verhältnismäßigkeit des die TSI NOI ergänzenden Kontrollsystems gewahrt.

## **VI. Gesetzesfolgen**

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Die beabsichtigten ordnungsrechtlichen Regelungen orientieren sich eng an denen des bisherigen Schienenlärmschutzgesetzes. Diese haben sich seit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 als sachgerecht bewährt. Mögliche Ansätze zur Vereinfachung des Rechts- und des Verwaltungsvollzugs sind nicht erkennbar.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Das Gesetz ist im Einklang mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie (DNS). Insbesondere wird das Nachhaltigkeitsprinzip 4 „Nachhaltiges Wirtschaften stärken“ umgesetzt. Denn indem das Gesetz die Durchführung des Lärmschutzkonzepts der leiseren Strecken der TSI Lärm absichert, trägt es zur Senkung der vom Schienengüterverkehr ausgehenden Schallemission bei. Die Lärminderung wird die Akzeptanz insbesondere des Schienengüterverkehrs verbessern und damit eine wichtige Voraussetzung schaffen, das wachsende Güterverkehrsaufkommen auf die Schiene zu verlagern. Mit diesem Wirkmechanismus entspricht das Gesetz auch den Zielen für nachhaltige Entwicklung (SDG) der Agenda 2030, die Grundlage der Nachhaltigkeitspolitik der Bundesregierung ist. Insbesondere trägt es zur Erfüllung der Ziele 3 „Gesundheit und Wohlergehen“ sowie 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“ bei.

### **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine

### **4. Erfüllungsaufwand**

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft verändert sich ebenfalls nicht, es werden insbesondere keine neuen Pflichten für die Wirtschaft geschaffen.

Im Gegensatz zur Einführung des bisherigen Schienenlärmschutzgesetzes ist nicht von einem weiteren Erfüllungsaufwand für die Umrüstung von Grauguss- auf Verbundstoff-Bremssohlen auszugehen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Umrüstung der Güterwagen in Deutschland weitestgehend abgeschlossen ist. Hierfür spricht insbesondere die hohe Umrüstungsquote bei Bestandsgüterwagen. Aufgrund des seitens des Bundes

von 2012 bis 2020 geförderten Umrüstungsprozesses sind Güterwagen, die auf dem deutschen Schienennetz Verkehrsleistung erbringen, nach Angabe des Nationalen Fahrzeug- und Umrüstregisters des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) seit 2020 zu 100 Prozent mit leisen Bremssohlen ausgestattet. Dies wird durch den jährlich veröffentlichten Bericht zum Schienenlärmschutzgesetz des EBA bestätigt, wonach der Anteil der Verstöße gegen das Betriebsverbot in der Fahrplanperiode 2021/2021 bei durchschnittlich 0,08 Prozent lag.

Der Erfüllungsaufwand der Verwaltung betrifft das Eisenbahn-Bundesamt. Durch die beabsichtigten Änderungen entsteht für das Eisenbahn-Bundesamt kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die ordnungsrechtlichen Regelungen dieses Gesetzes orientieren sich an denen des Schienenlärmschutzgesetzes von 2017. Ziel des Gesetzes ist es, die erprobte und bewährte Verwaltungspraxis im Vollzug des Betriebsverbotes lauter Güterwagen unter der Geltung der TSI NOI fortsetzen zu können. Die Neufassung des Schienenlärmschutzgesetzes führt demnach auch nicht zu einer Reduktion des Erfüllungsaufwandes des EBA. Zwar entfällt die Erteilung von Befreiungen nach § 5 SchlärmschG in der Fassung vom 20. Juli 2017, dafür entsteht aber bei den Kontrollen ein zusätzlicher Prüfaufwand in etwa gleichem Umfang, da die Voraussetzungen für eine nach TSI NOI vorliegende Befreiung vom Betriebsverbot lauter Güterwagen ohne Antrag im Einzelfall zu prüfen sind.

## **5. Weitere Kosten**

Für die Wirtschaft, insbesondere für kleinere und mittlere Unternehmen, entstehen durch das Gesetz keine Kosten. Auswirkungen des Gesetzes auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht erkennbar.

## **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Indem das Gesetz eine Lärminderung des Schienengüterverkehrs bewirkt, trägt es zur Förderung gleichwertiger Lebensverhältnisse bei. Weitere Gesetzesfolgen sind nicht erkennbar.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Angesichts der unbefristeten Geltung der TSI NOI ist eine Befristung dieses Gesetzes nicht vorgesehen. Entsprechend Artikel 5d der TSI NOI wird die Europäische Kommission die Umsetzung der leiseren Strecken bis zum 31. Dezember 2028 bewerten. Dabei wird sie insbesondere die Umrüstungsfortschritte bei Güterwagen, die Auswirkungen der leiseren Strecken auf die Gesamtlärmbelastung der Bevölkerung und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs berücksichtigen.

## **B. Besonderer Teil**

### **§ 1 Zweck des Gesetzes**

Zweck dieses Gesetzes ist es, auf leiseren Strecken der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur die Durchsetzung des Betriebsverbots lauter Güterwagen sicherzustellen, das aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ auf Bestandsgüterwagen (TSI NOI) mit dem periodischen Netzfahrplanwechsel ab dem 15. Dezember 2024 gilt. Mit diesem Gesetz werden deshalb die Vorschriften des Schienenlärmschutzgesetzes, welches mit Wirksamwerden der TSI NOI aufgrund des europäischen Anwendungsvorrangs verdrängt würde, teilweise fortgeschrieben. Hierdurch wird die unmittelbare Geltung der TSI NOI um innerstaatliche, ordnungsrechtliche Vorschriften ergänzt, die eine Kontrolle der Einhaltung des Betriebsverbots auf leiseren Strecken ermöglichen und

damit die uneingeschränkte Anwendbarkeit der TSI NOI gewährleisten. Über die EU-Vorschriften hinausgehende Verbotsregelungen enthält dieses Gesetz nicht.

## § 2 Begriffsbestimmungen

### Absatz 1

Absatz 1 erläutert den Begriff des lauten Güterwagens, indem er auf die Definition dieses Begriffs in Artikel 5a der TSI NOI verweist. Demnach sind laute Güterwagen solche, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission (ABl. L 104 vom 12.4.2013, S. 1) fallen und nicht Gegenstand des Abschnitts 7.2.2.2 des Anhangs dieser Verordnung sind. Abschnitt 7.2.2.2. enthält wiederum eine Auflistung aller Güterwagen-Kategorien, die aufgrund ihrer emissionsarmen Bremsausstattung auf leiseren Strecken eingesetzt werden dürfen.

Darüber hinaus bestimmt Abschnitt 7.2.2. des Anhangs der TSI NOI, dass die Betriebsbeschränkungen der leiseren Strecken nicht für Güterwagen gelten, die hauptsächlich auf Strecken mit einem Gefälle von mehr als 40 ‰ betrieben werden, Güterwagen mit einer maximalen Betriebsgeschwindigkeit von mehr als 120 km/h, Güterwagen mit einer maximalen Radsatzlast über 22,5 t, für ausschließlich für Infrastrukturarbeiten eingesetzte Güterwagen und Güterwagen, die in Rettungszügen eingesetzt werden. Ausgenommen sind nach diesem Abschnitt auch Güterwagen, die entweder mit Reibungselementen für laufflächengebremste Räder, die unter eine EG-Konformitätserklärung gemäß der TSI NOI fallen, oder mit den in Anlage G der TSI NOI aufgeführten Reibungselementen für laufflächengebremste Räder ausgerüstet sind und denen keine zusätzlichen Geräuschquellen hinzugefügt werden.

### Absatz 2

Absatz 2 erläutert den Begriff der leiseren Strecke, indem er auf die Definition dieses Begriffes in Artikel 5b der TSI NOI verweist. Danach handelt es sich bei einer leiseren Strecke um einen Teil der Eisenbahninfrastruktur mit einer Mindestlänge von 20 km, auf dem die Anzahl täglich während der Nachtzeit verkehrenden Güterzüge, wie in den nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12) definiert, im Durchschnitt höher als 12 war. Für die Berechnung dieser Durchschnittszahl wurde der Güterverkehr in den Jahren 2015, 2016 und 2017 zugrunde gelegt. Die EU-Mitgliedstaaten haben ihre leiseren Strecken entsprechend der vorgenannten Kriterien zu bestimmen und nach Art. 5 c der TSI NOI über Listen an die Eisenbahngeschäftsbetriebe der Europäischen Union zu übermitteln.

### Absatz 3

Absatz 3 regelt, dass auf das Schienenlärmschutzgesetz die Begriffsbestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und Eisenbahnregulierungsgesetzes Anwendung finden.

## § 3 Pflichten der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten

§ 3 regelt entsprechend der grundsätzlichen Aufgabenteilung bzw. der Verantwortungskreise die jeweiligen Pflichten der Betreiber der Schienenwege sowie Zugangsberechtigten bei der Trassenbestellung und -vergabe im Hinblick auf die Umsetzung des sich aus der TSI NOI ergebenden Konzepts der leiseren Strecken.

### Absatz 1

Absatz 1 verpflichtet die Zugangsberechtigten, gegenüber dem Betreiber der Schienenwege den Einsatz lauter Güterwagen bei der Beantragung von Schienenwegkapazität nach Maßgabe der Schienennetz-Nutzungsbedingungen bekannt zu geben.

#### Absatz 2

Beabsichtigen Zugangsberechtigte den Einsatz lauter Güterwagen oder besteht Ungewissheit über die zum Einsatz kommenden Güterwagen, haben sie nur solche Schienenwegkapazität zu beantragen, die keine leiseren Strecken umfasst, soweit der Betrieb lauter Güterwagen auf den in Frage kommenden leiseren Strecken nach der TSI NOI nicht ausnahmsweise zulässig ist. Die Ausnahmen vom Betriebsverbot lauter Güterwagen auf leiseren Strecken sind in Abschnitt 4.4 des Anhangs der TSI NOI geregelt. Insoweit erklärt Abschnitt 4.4.1 die Wiederherstellungsmaßnahmen der Nummer 4.2.3.6.3 des Anhangs des Beschlusses 2012/757/EU vom 14. November 2012 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Änderung der Entscheidung 2007/756/EG (ABl. L 345 vom 15.12.2012, S. 1) bei gestörtem Betrieb auch für den Betrieb lauter Güterwagen auf leiseren Strecken für anwendbar und bestimmt, dass diese angewendet werden dürfen, um Kapazitätsbeschränkungen oder betriebsbedingte Einschränkungen aufgrund von Fahrzeugdefekten, extremen Witterungsbedingungen, Unfällen oder sonstigen Ereignissen sowie Störungen der Infrastruktur zu begegnen. Abschnitt 4.4.2 bestimmt, dass der Betrieb lauter Güterwagen zur Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen auf leiseren Strecken dann zulässig ist, wenn das Instandhaltungswerk nur über eine leisere Strecke erreicht werden kann. Darüber hinaus regelt der Abschnitt, dass die Wiederherstellungsregelungen des 4.4.1 für Infrastrukturarbeiten gelten, bei denen eine leisere Strecke die einzige geeignete Alternative ist.

#### Absatz 3

Absatz 3 stellt klar, dass Betreiber der Schienenwege die Durchführung der Vorgaben der TSI NOI gemäß § 19 i.V.m. Anlage 3 Nummer. 3 ERegG in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen regeln müssen. Hierdurch wird den Zugangsberechtigten die Kenntniserlangung insbesondere auch von solchen leiseren Strecken erleichtert, auf denen der Betrieb lauter Güterwagen ausnahmsweise zulässig ist. Die Regelung dient deshalb der Transparenzsteigerung.

#### Absatz 4

Der Betreiber der Schienenwege ist dafür verantwortlich, dass im Rahmen der Trassenvergabe auf leiseren Strecken grundsätzlich keine lauten Güterwagen zugelassen werden. Er darf Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität für Züge auf leiseren Strecken deshalb nur dann stattgeben, wenn der Zugangsberechtigte bei der Antragstellung ausschließt, dass laute Güterwagen eingesetzt werden oder der Betrieb lauter Güterwagen entsprechend der Abschnitte 4.4.1 (besondere Vorschriften für gestörten Betrieb) oder 4.4.2. (besondere Vorschriften bei Infrastrukturarbeiten und Wageninstandhaltung) des Anhangs der TSI NOI ausnahmsweise zulässig ist

#### Absatz 5

Absatz 5 verpflichtet die Betreiber der Schienenwege zu regelmäßigen stichprobenartigen Kontrollen, um zu überprüfen, dass leisere Strecken nicht von lauten Güterwagen genutzt werden, sofern dies nicht ausnahmsweise zulässig ist. Die Durchführung der Stichproben durch den Betreiber der Schienenwege können entsprechend der bisherigen Praxis nach den Regelungen des Schienenlärmschutzgesetzes von 2017 im Nachgang zur Nutzung der Schienenwegkapazität erfolgen. Auf diese Weise können Verzögerungen im Betriebsablauf vermieden werden. Zugleich hat sich die bisherige Praxis als sehr effektiv gezeigt (siehe auch VG Köln, Beschluss vom 07. Februar 2020 unter dem Aktenzeichen 18 L 2501/19). § 4 Auskunftspflichten für Betreiber der Schienenwege und Zugangsberechtigte

#### § 4 Auskunftspflichten für Betreiber der Schienenwege und Zugangsberechtigte

§ 4 regelt die Auskunftspflichten für Betreiber der Schienenwege und Zugangsberechtigte, um den zuständigen Behörden die Kontrolle der Einhaltung des Betriebsverbots lauter Güterwagen auf leiseren Strecken zu ermöglichen. Die Vorschrift knüpft inhaltlich an § 8 SchlärmschG in der bisherigen Fassung an.

##### Absatz 1

Absatz 1 ermächtigt die zuständigen Behörden, von den Betreibern der Schienenwege und den Zugangsberechtigten die Übermittlung der Daten zu verlangen, die erforderlich sind, um die Einhaltung des Betriebsverbots auf leiseren Strecken zu überwachen. Bei den Daten handelt es sich um relevante Daten zu der jeweiligen Zugfahrt wie Zugnummern, Fahrplanunterlagen, durchführendes EVU, Wagenlisten. Personenbezogene Daten sind davon nicht erfasst. Ferner wird eine Regelung zur Kostentragungspflicht, zum Übermittlungsweg sowie zur Art und Aufbereitung der zu übermittelnden Daten getroffen.

##### Absatz 2

Absatz 2 legt die Zeitdauer fest, für die Daten zur Auskunftserteilung bereit zu halten sind.

#### § 5 Zuständige Behörde

Die Zuständigkeit für die Durchführung und Überwachung dieses Gesetzes auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sowie der Eisenbahnen im übergeordneten Netz, die einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen, wird auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen.

#### § 6 Überwachung durch die zuständige Behörde

§ 6 regelt in Anlehnung an § 10 SchlärmschG in der bisherigen Fassung die Überprüfung der Einhaltung des Betriebsverbots auf leiseren Strecken durch die zuständigen Behörden.

##### Absatz 1

Absatz 1 regelt die generelle Verpflichtung der zuständigen Behörde, die Einhaltung der Vorgaben der TSI NOI zu überwachen und damit auf die Sicherstellung der Durchsetzung des Konzepts der leiseren Strecken hinzuwirken.

##### Absatz 2

Absatz 2 trifft Aussagen zur Art und Weise der Überwachung, in dem er bestimmt, dass die Überwachung durch Stichproben grundsätzlich im Nachgang zur Fahrt und auf Grundlage der Daten erfolgt, die die zuständige Behörde von den Zugangsberechtigten und Betreibern der Schienenwege nach § 4 Absatz 1 anfordern dürfen. Es wird klargestellt, dass die Auswahl des örtlichen und zeitlichen Überwachungsbereichs sowie die Häufigkeit der Überwachung im Ermessen der zuständigen Behörden liegt, das sich am Zweck des Gesetzes, der Sicherstellung der Durchsetzung des Konzeptes der leiseren Strecken, auszurichten hat. Mit der stichprobenhaften Überwachung im Nachgang zur Fahrt knüpft die Vorschrift an die nach § 10 SchlärmschG bewährte Praxis an. Eine Überwachung an der Strecke erscheint angesichts des erfolgreichen Umrüstungsprozesses und der geringen Anzahl an Verstößen im Hinblick auf den damit verbundenen Aufwand nicht sachgerecht. Dennoch räumt die Vorschrift der Behörde die Möglichkeit ein, in begründeten Einzelfällen unmittelbar an der Strecke zu überwachen.

##### Absatz 3

Angesichts der Bedeutung eines effektiven Lärmschutzes und der deshalb gebotenen Transparenz hinsichtlich der Wirkung lärmschützender Regelungen im Schienenverkehr verpflichtet Absatz 3 die zuständigen Behörden, die Ergebnisse ihrer Überwachungen jährlich zu veröffentlichen.

#### § 7 Zwangsgeld

§ 7 ermöglicht in Anknüpfung an § 12 SchlärmschG in der bisherigen Fassung, nach § 4 Absatz 1 Satz 1 getroffene Anordnungen mittels eines Zwangsgeldes als Beugemittel gegenüber dem Pflichtigen durchzusetzen und definiert zugleich den zulässigen Höchstbetrag eines solchen Zwangsgeldes

#### § 8 Bußgeldvorschriften

§ 8 regelt anknüpfend an § 13 SchlärmschG in der bisherigen Fassung die Bußgeldvorschriften. Aufgrund des geringeren Regelungsumfanges dieses Gesetzes und insbesondere des Wegfalls der Ausnahme- und Befreiungstatbestände der §§ 4, 5 SchlärmschG von 2017 reduzieren sich die Bußgeldbewehrungen auf § 8 Absatz 1 Nummer 1, 2 und 3 sowie Absatz 2.

##### Absatz 1

Die in Absatz 1 benannten Bußgeldbewehrungen knüpfen jeweils an Verstöße gegen die in § 3 und § 4 definierten Pflichten der Zugangsberechtigten und Betreiber der Schienenwege an.

##### Absatz 2

Absatz 2 sieht die Bewehrung eines Verstoßes gegen Artikel 5a der TSI NOI vor. Dabei wird im Sinne des Bestimmtheitsgrundsatzes klargestellt, dass sich Artikel 5a durch seinen Verweis auf die Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission (ABl. L 104 vom 12.4.2013, S. 1) auf Güterwagen bezieht, die in den in Artikel 2 Absatz 1, Absatz 2 oder Absatz 3 Satz 1 dieser Verordnung definierten fahrzeugspezifischen Anwendungsbereich fallen (siehe auch Abschnitt 1.1 und 1.2. des Anhangs dieser Verordnung). In Bezug auf den betriebsspezifischen Anwendungsbereich erklärt Art. 5a der TSI NOI das Betriebsverbot auf leiseren Strecken nur für solche Güterwagen anwendbar, die nicht Gegenstand von Abschnitt 7.2.2.2. des Anhangs der TSI NOI sind. Dieser Abschnitt enthält eine Auflistung aller Güterwagen-Kategorien, die aufgrund ihrer Bremsausrüstung auf leiseren Strecken eingesetzt werden dürfen. Damit gilt Artikel 5a der TSI NOI im Umkehrschluss für alle Bestandsgüterwagen, die mit Grauguss-Bremssohlen ausgestattet sind und nach den besonderen Betriebsvorschriften in den Abschnitten 4.4.1 und 4.4.2 des Anhangs der TSI NOI nicht ausnahmsweise doch auf leiseren Strecken betrieben werden dürfen (zu der Zielrichtung der TSI NOI siehe auch Erwägungsgrund 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 der Kommission vom 16.05.2019).

Da Artikel 5a explizit den Betrieb eines lauten Güterwagens auf leiseren Strecken untersagt, ist Adressat dieser Bußgeldbewehrung derjenige, der für den Verstoß verantwortlich ist. Die Vorschrift richtet sich deshalb nicht an Triebfahrzeugführer oder Wagenmeister, da die Wagenkontrolle und Überprüfung der Zusammensetzung eines Zuges nicht zu ihren Aufgaben gehört.

##### Absatz 3

Absatz 3 legt den Bußgeldrahmen fest. Die in § 8 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 bewehrten Verstöße wirken unmittelbar emissionserhöhend. Ein Bußgeldrahmen bis zu fünfzigtausend Euro ist in Ansehung des ausschließlich gewerblichen Charakters des

Schienengüterverkehrs angemessen. Demgegenüber werden Verstöße gegen die Pflicht zur Übermittlung und Aufbewahrung von Fahrplanunterlagen, Wagenlisten oder Befreiungsnachweisen in § 8 Absatz 1 Nummer 2 und 3 als weniger schädlich bewertet und der Strafrahmen auf maximal dreißigtausend Euro festgelegt.

Absatz 4

Absatz 4 überträgt die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten auf die für das Verwaltungsverfahren zuständigen Behörden.

§ 9 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 9 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes zum periodischen Fahrplanwechsel am 15.12.2024 sowie das Außerkrafttreten des Schienenlärmschutzgesetzes von 2017.