

## **Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksache 20/11314 –**

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

#### **A. Problem**

Zur Reduktion der gesundheitlichen Gefährdungen durch Schienenverkehrslärm hat die Europäische Kommission 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) die Einführung des Lärmschutzkonzepts so genannter „leiserer Strecken“ – quieter routes – beschlossen. Entsprechend der TSI NOI soll dieses Konzept in den Mitgliedstaaten implementiert werden. Aufgrund der unmittelbaren Anwendbarkeit der Verordnung TSI NOI verdrängt diese mit dem Wirksamwerden des Betriebsverbots lauter Güterwagen zum 15. Dezember 2024 in Deutschland die Anwendung des 2017 beschlossenen Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz), insofern gilt der Anwendungsvorrang des EU-Rechts. 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.

#### **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 in Bezug auf die 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.

**Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Gruppe Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.**

**C. Alternativen**

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

### **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/11314 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 26. Juni 2024

### **Der Verkehrsausschuss**

**Udo Schiefner**  
Vorsitzender

**Michael Donth**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Michael Donth

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 20/11314** in seiner 172. Sitzung am 6. Juni 2024 beraten und hat ihn dem Verkehrsausschuss zur Beratung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Änderung des Schienenlärmschutzgesetzes, mit welcher das durch die TSI NOI vorgegebene Konzept der leiseren Strecken um ordnungsrechtliche Regelungen ergänzt werden soll. Hierfür sollen die mit dem Schienenlärmschutzgesetz von 2017 geschaffenen und in der Praxis bewährten Regelungen so fortgeschrieben werden, dass sie die Umsetzung des Konzepts der leiseren Strecken sicherstellen. Angesichts des abschließenden und vorrangig anzuwendenden geltenden Lärmschutzkonzepts der TSI NOI sollen die sonstigen Regelungen des Schienenlärmschutzgesetzes zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Konzepts der leiseren Strecken der TSI NOI aufgehoben werden.

### III. Stellungnahme des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner 60. Sitzung am 10. April 2024 mit dem Gesetzentwurf befasst. Er hat festgestellt, dass die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung in dem Gesetzentwurf plausibel und eine Prüfbitte daher nicht erforderlich ist (Ausschussdrucksache 20(26)106-1).

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 79. Sitzung am 26. Juni 2024 beraten.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, leise Strecken im Sinne des vorliegenden Gesetzentwurfs seien im Grunde alle Hauptverkehrsstrecken. Gegenüber dem bisherigen Gesetz fehlten zwar die Nebenstrecken. Laut der übereinstimmenden Einschätzung der Verbände würden sich hieraus aber keine Verschlechterungen im Lärmschutz ergeben, da der Umrüstungsstand der Güterwagen bei nahezu 100 Prozent liege und ein dauerhafter Import von lauten Wagen nicht zu erwarten sei. Sie spreche sich daher für die Annahme des Gesetzentwurfs aus.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, der Gesetzentwurf führe in Teilen die Regelungen des bisherigen Schienenlärmschutzgesetzes fort, was grundsätzlich zu begrüßen sei. Mit dem aktuell geltenden Gesetz haben man eine Halbierung des Schienenlärms in Deutschland erreicht. Den hohen Standard des bisherigen Gesetzes dürfe Deutschland aber aufgrund eines Urteils, welches der EuGH in einem Vertragsverletzungsverfahren gefällt habe, nicht beibehalten. Auch wenn der vorliegende Entwurf wesentliche Bestimmungen aus dem Gesetz von 2017 weiterführe, werde der Lärmschutz in Deutschland damit doch verringert. Daher könne man dem Gesetzentwurf nicht zustimmen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** äußerte, die Auswirkungen der notwendigen Neuregelung würden sich in engen Grenzen halten. Ein Großteil der Güterwagen, die in Deutschland unterwegs seien, sei bereits umgerüstet. Mit alten Bremssystemen könne man zudem nicht von Deutschland in die Schweiz fahren. Auch deshalb sei nicht anzunehmen, dass die gesetzliche Änderung, die man vornehmen müsse, zu Nachteilen führen werde. Sie stellte fest, mit der Umrüstung der Bremssohlen sei zwar ein großer Schritt beim Schienenlärmschutz gemacht worden, aber es verbleibe hier gleichwohl eine Lärmthematik, die man weiter ernst nehmen müsse.

Die **Fraktion der FDP** hob hervor, dass man mit dem vorliegenden Gesetzentwurf die nationale Rechtssetzung an europäisches Recht anpasse. In vielen Bereichen gehe man über das europäische Maß an Lärmschutz hinaus. Effektiver Lärmschutz bei der Schiene sei auch ein ganz entscheidender Faktor, wenn man die Schiene stärken wolle. Die Sorgen in Bezug auf weniger belastete Strecken verstehe man, erwarte aber nicht, dass man hier Rückschritte beim Lärmschutz erleben werde. Die Hauptstrecken würden den Standard für die Güterwagen setzen, so dass auch bei Nebenstrecken die Lautstärke nicht höher sein werde.

Die **Fraktion der AfD** warf die Frage auf, ob es für Güterzüge aus dem Ausland Laufwege gebe, über welche Hauptstrecken in der Weise gemieden werden könnten, dass ein lauter Güterzug über Nebenstrecken seinen Weg durch Deutschland finde. Das sei ein Maßstab für das Risiko, dass laute Güterzüge künftig auf Nebenstrecken führen. Entsprechende Befürchtungen wolle man gerne ausgeräumt sehen. Im Übrigen erachte man das in dem Gesetzentwurf vorgesehene Vorgehen als sinnvoll.

Die **Gruppe Die Linke** betonte, die Reduzierung von Lärm sei Voraussetzung für die Akzeptanz der erwünschten Ausweitung des Güterverkehrs auf der Schiene. Dass im Zuge der Umsetzung des EU-Rechts nunmehr das Verbot lauter Güterwagen nicht mehr im Gesamtnetz gelte, halte man daher nicht für zielführend. Ihr sei nicht ersichtlich, warum der in dem Gesetzentwurf für leisere Strecken vorgesehene rechtliche Rahmen nicht auch insgesamt für das Schienennetz gelten solle. Es liege nach ihrer Ansicht im Ermessen der einzelnen Staaten, über bestehendes EU-Recht hinauszugehen.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Gruppe Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD, den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/11314 anzunehmen.

Berlin, den 26. Juni 2024

**Michael Donth**  
Berichterstatter





