

24.09.10

Verordnungsentwurf

des Bundesrates

Entwurf einer ... Verordnung zur Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV)

A. Zielsetzung

Die Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs werden insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken von der betroffenen Bevölkerung als zunehmend belastend empfunden. Der vom Schienengüterverkehr verursachte Lärm ist geeignet, die Akzeptanz dieses grundsätzlich umweltfreundlichen Verkehrsträgers nachhaltig zu gefährden. Verbesserungen beim Lärmschutz in diesem Bereich sind daher dringlich. Dabei sind Maßnahmen vorrangig, mit denen der Lärm an der Quelle bekämpft wird.

Die Lärmanforderungen an Schienenfahrzeuge sind derzeit durch die Entscheidung der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "Fahrzeuge - Lärm" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (TSI-Lärm) geregelt. Dort sind Lärmgrenzwerte für neu zuzulassende und umgebaute Fahrzeuge verbindlich festgelegt. Für Bestandsfahrzeuge gibt es hingegen bisher keine Festlegung in der TSI-Lärm. Eine Erstreckung der Lärmgrenzwerte auf Bestandsfahrzeuge durch eine Änderung der TSI-Lärm auf europäischer Ebene ist derzeit nicht absehbar. Wegen der Langlebigkeit von Schienenfahrzeugen wären deshalb schnelle Fortschritte beim Lärmschutz an der Quelle nicht zu erwarten.

Auch um die umweltbezogenen Auswirkungen des Zugverkehrs zu berücksichtigen, sollen mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf durch eine nach Lärmentwicklung der Güterwagen differenzierte Gestaltung der Trassenpreise diskriminierungsfrei wirtschaftliche Anreize für Halter und Betreiber von Fahrzeugen des Schienengüterverkehrs geschaffen werden, ihre Fahrzeuge auf lärmarme Bremsen umzurüsten.

Eine Rechtsgrundlage für eine entsprechende nationale Rechtsverordnung enthält als Verordnungsermächtigung § 26 Absatz 1 Nummer 6 und 7 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und - betreffend Fahrzeugeigenschaften - § 26 Absatz 1 Nummer 1 AEG. Nach § 26 Absatz 1 Nummer 7 AEG kann der Ordnungsgeber in einer Rechtsverordnung die "Grundsätze zur Erhebung des Entgelts für die Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur" regeln. Darin können Vorschriften enthalten sein über die Bemessungsgrundlagen und das Verfahren für die Entrichtung des Entgelts. Diese Verordnung der Bundesregierung bedarf nach Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes der Zustimmung des Bundesrates.

B. Lösung

Erlas einer entsprechenden Verordnung zur Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) mit dem Ziel, durch Einführung eines Bonus für Güterwagen bei der Trassennutzung einen Anreiz zur Umrüstung von Bestandsfahrzeugen auf eine Technik zu schaffen, mit der mindestens die Lärmgrenzwerte der TSI-Lärm eingehalten werden.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

Für Bund, Länder und Gemeinden entstehen keine finanziellen Aufwendungen.

E. Sonstige Kosten

Durch die Einführung eines lärmabhängigen Bonus, der als Teil des Trassenpreissystems die Einhaltung der Lärmgrenzwerte der TSI-Lärm auch durch Bestandsgüterwagen zum Maßstab hat, wird der Sektor zur Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf Verbundstoffbremssohlen veranlasst. Dabei können beispielsweise im Falle der Verwendung von K-Sohlen Kosten in Höhe von über 2 000 Euro je Fahrzeugachse entstehen. Im Falle der Verwendung von so genannten LL-Sohlen würden voraussichtlich deutlich geringere Kosten als bei K-Sohlen entstehen, weil diese Bremssohlen im Rahmen des auch sonst bei der Wartung von

Güterwagen erforderlichen Austausches von Bremssohlen eingebaut werden können. Diese Sohlen verfügen allerdings beim derzeitigen Stand noch nicht über eine uneingeschränkte Zulassung.

Auswirkungen auf die Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind auf Grund der Verteilung der Kosten auf einen mehrjährigen Umrüstzeitraum und wegen der erwarteten Serienreife von LL-Sohlen nicht zu erwarten.

Den Kosten der Umrüstung der Bestandsgüterwagen kann ferner ein Nutzen durch langfristig vermiedene Investitionen in Lärmschutzanlagen und ein grundsätzlich auch monetär bewertbarer Nutzen durch die geringere Lärmbelastung, z. B. durch Senkung der Ausgaben für die Gesundheit oder durch die Steigerung des Wohn- und Immobilienwertes, gegenüberstehen.

F. Bürokratiekosten

Informationspflichten für Bürger und die Verwaltung werden nicht eingeführt, geändert oder aufgehoben.

24.09.10

Verordnungsentwurf
des Bundesrates

Entwurf einer ... Verordnung zur Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV)

Der Bundesrat hat in seiner 874. Sitzung am 24. September 2010 beschlossen, die beigefügte Vorlage für den Erlass einer Rechtsverordnung gemäß Artikel 80 Absatz 3 des Grundgesetzes der Bundesregierung zuzuleiten.

Anlage

Entwurf einer ... Verordnung zur Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV)

Vom ...

Auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie:

Artikel 1

Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung

Die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung vom 3. Juni 2005 (BGBl. I S. 1566), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 3. Juni 2009 (BGBl. I S. 1235) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 21 werden nach Absatz 2 folgende Absätze 2a bis 2g eingefügt:

"(2a) Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 und bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wird bei der Verwendung lärmarmen Güterwagen gemäß Anlage 3 ein Bonus auf jeden entgeltpflichtigen Trassenkilometer gewährt, der von diesen Fahrzeugen auf Schienenwegen in Deutschland zurückgelegt wird. Voraussetzung dafür ist, dass die maßgeblichen Lärmkennwerte in einem zugänglichen Fahrzeugregister erfasst sind. Die Erfassung hat der Halter des Güterwagens zu veranlassen. Güterwagen im Sinne dieser Vorschrift sind Wagen, die eine internationale Gattungsbezeichnung für Güterwagen tragen.

(2b) Der Bonus nach Absatz 2a wird von dem Betreiber des Schienenweges dem die Trasse nutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen auf seinen Antrag vergütet. Der Antrag hat je Fahrzeug den Halter, die Fahrzeugnummer, die maßgeblichen Lärmkennwerte, die Zahl der Achsen, die auf dem Schienenweg zurückgelegten Kilometer, den Zug, das befördernde Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Tag zu enthalten. Das Eisenbahn-Bundesamt kann hierzu ein einheitliches elektronisches Verfahren vorschreiben. Sofern das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht gleichzeitig auch Halter des Wagens ist, stellt es den Antrag im Auftrag des Halters. Es leitet den Bonus nach Abzug von höchstens zehn Prozent an den Halter des Fahrzeugs weiter. Halter, die auf dieses Verfahren verzichten, können einen Antrag auch direkt bei dem Betreiber des Schienenweges stellen. Die Beteiligten können eine abweichende Verfahrensweise vereinbaren. Der Anspruch auf den Bonus erlischt, wenn der Antrag unter Beifügung der erforderlichen Angaben und Nachweise nicht spätestens zwei Jahre nach der Nutzung des Schienenweges gestellt wird. Das für Angelegenheiten des Verkehrs zuständige Bundesministerium kann eine Stelle bestimmen, die anstelle des Betreibers des Schienenweges die Anträge entgegennimmt und die Boni zu Lasten des Betreibers des Schienenweges auszahlt. Die Betreiber der Schienenwege, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Halter und weitere Beteiligte wirken dabei im notwendigen Umfang mit. Die Bestimmungen betreffend den Datenschutz sind zu beachten.

(2c) Die Höhe des jährlich anfallenden Gesamterlöses des Betreibers des Schienenweges darf durch die Gewährung eines Bonus nach Absatz 2a nicht verändert werden. Der Betreiber des Schienenweges hat dies bei der vorausschauenden Festlegung seiner Nutzungsentgelte im Güterverkehr zu berücksichtigen. Dennoch angefallene Mehr- oder Mindererlöse sind im nächstmöglichen Jahr bei den dann geltenden Trassenpreisen im Güterverkehr auszugleichen. Zum Zweck der Bonuszahlung gewährte Zuwendungen Dritter sind zu berücksichtigen.

(2d) Das Eisenbahn-Bundesamt erfasst die für die Anwendung der Bonusregelung nach Absatz 2a erforderlichen Lärmkennwerte der Güterwagen und deren Achszahl in dem bei ihm geführten Fahrzeugregister, wenn das Fahrzeug in dem Register erfasst ist. Soweit die Lärmkennwerte oder die Bremsbauart in entsprechenden ausländischen Fahrzeugregistern erfasst sind und diese zur Verfügung stehen oder die Lärmkennwerte von dem Antragsteller nachgewiesen werden, kann auch für diese Fahrzeuge ein Bonus beantragt werden. In

Zweifelsfällen entscheidet auf Antrag des Halters des Güterwagens oder des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Betreibers des Schienenweges oder von Amts wegen das Eisenbahn-Bundesamt über die Bonusberechtigung für einen Güterwagen.

(2e) Betreiber von Schienenwegen, deren zusammenhängende Netze jeweils nicht mehr als 100 Kilometer Streckenlänge aufweisen, und Betreiber von nicht regelspurigen Schienenwegen sind für diese Schienenwege von der Pflicht zur Gewährung eines Bonus nach Absatz 2a ausgenommen.

(2f) Finanzierungsbeiträge aus öffentlichen Mitteln, die als Direktförderung zur Umrüstung von Güterwagen geleistet wurden, sind je Wagen von der Bonussumme abzuziehen, bis die Höhe des direkt geleisteten Förderbetrages erreicht ist. Der Antragsteller hat solche Finanzhilfen im Antrag zu nennen. Unterlässt er dies, kann der Wagen vom Eisenbahn-Bundesamt von der Bonusberechtigung ausgeschlossen werden.

(2g) Bonuszahlungen nach Absatz 1 bleiben bei der Anwendung des Höchstpreisverfahrens zur Trassenvergabe nach § 9 Absatz 6 außer Betracht. Sie zählen nicht zu den Entgeltzuschüssen im Sinne von § 23."

2. Nach § 25 wird folgender § 26 angefügt:

**"§ 26
Außerkräfttreten**

Am 31. Dezember 2025 treten § 21 Absätze 2a bis 2g und die Anlage 3 außer Kraft."

3. Es wird folgende Anlage 3 angefügt:

'Anlage 3

(zu § 21 Absatz 2a)

Der Bonus errechnet sich kumulativ wie folgt:

1. Bei Einhaltung der Grenzwerte nach TSI Fahrzeuge - Lärm

Für jeden neuen oder umgerüsteten Güterwagen, der den höchstzulässigen Grenzwert L_{pAeq, T_p} für das Fahrgeräusch gemäß der Entscheidung der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "Fahrzeuge - Lärm" des

konventionellen transeuropäischen Bahnsystems einhält, je Wagenachse und Laufkilometer

0,011 Euro.

Der Grenzwert für umgerüstete Güterwagen gilt ohne weiteren Nachweis als eingehalten, wenn der Wagen auf Verbundstoffbremssohlen oder Scheibenbremsen umgerüstet wurde.

2. Bei Unterschreitung der Grenzwerte nach TSI Fahrzeuge - Lärm

Sofern der zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme eines neuen oder umgerüsteten Wagens jeweils höchstzulässige Grenzwert für das Fahrgeräusch gemäß der Entscheidung der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "Fahrzeuge - Lärm" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems oder jeder Änderung dieser Entscheidung nachweislich unterschritten wird, je Wagenachse und Laufkilometer:

bei Unterschreitung des höchstzulässigen Grenzwertes $L_{pAeq, Tp}$ um	
mehr als 5 dB(A) bis einschließlich 8 dB(A)	0,005 Euro
mehr als 8 dB(A)	0,010 Euro

Die ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 geltenden Bonusbeträge zu Nummer 1 und 2 sowie die Grenzwerte zu Nummer 2 können bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 und dann nach mindestens jeweils zwei weiteren Jahren neu festgesetzt werden.'

Artikel 2
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Begründung:**A. Allgemeines**

Neue und umgebaute Eisenbahnfahrzeuge werden nur noch zugelassen, wenn bei ihrem Betrieb die jeweiligen Grenzwerte der TSI-Lärm nicht überschritten werden. Der derzeitige Stand der Technik ermöglicht die Einhaltung dieser Grenzwerte problemlos. Auch die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf Verbundstoff-Bremssohlen, die das Geräuschverhalten des Systems Rad-Schiene nicht nur während des Bremsvorganges selbst, sondern während des gesamten Fahrbetriebes maßgeblich verbessern und mit denen die Grenzwerte dann ebenfalls eingehalten werden können, bereitet keine maßgeblichen technischen Schwierigkeiten. In der Schweiz wurde auf der Grundlage legislativer Regelungen mittlerweile ein großer Teil des Parks an Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremsen umgerüstet. Die Lärmemissionen lassen sich so gegenüber den konventionellen Grauguss-Bremssohlen - in Verbindung mit glatten Schienen - nahezu halbieren. Die Reisezugwagen stellen hingegen kein größeres Problem mehr dar, da es nur noch wenige Wagen mit Graugussbremssohlen gibt. Die Einbeziehung von Triebfahrzeugen bedarf noch näherer Prüfungen. Daher wird für Triebfahrzeuge hier kein Bonus vorgeschrieben. Die in § 21 Absatz 2 bisher schon vorgesehene Möglichkeit zur Berücksichtigung umweltbezogener Auswirkungen des Zugbetriebs durch den Betreiber eines Schienenweges bleibt jedoch im Übrigen unberührt. Daher können zusätzlich zu den Bonusbeträgen z. B. Malusbeträge für laute Fahrzeuge oder Züge auf besonders sensiblen Strecken auch im Rahmen einer Lärmkontingentierung, eingeführt werden.

Durch die pflichtige Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems für Güterzüge in Form von fahrzeugbezogenen Bonuszahlungen bei Verwendung leiser Güterwagen wird für den Bahnsektor ein Anreiz geschaffen, die in Deutschland eingesetzten Bestandsgüterwagen umzurüsten oder durch neue Güterwagen zu ersetzen. Darüber hinaus wird die Verwendung leiser Fahrzeuge generell belohnt. Dies ist ein Beitrag zu einer verursachergerechten Anlastung umweltbezogener Auswirkungen des Zugbetriebs.

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 21 Absatz 2a bis 2g):

Absatz 2a

Um die Anreizwirkung rasch aufzubauen, soll der Einsatz leiser Güterwagen bereits ab dem Fahrplanjahr 2012 mit einem laufleistungsabhängigen Bonus gemäß der Anlage 3 honoriert werden. Der Anspruch auf Gewährung eines Bonus endet mit dem Fahrplanjahr im Dezember 2023. Der Zeitraum beträgt somit zwölf Jahre. Bei einer angenommenen Dauer der Refinanzierung von durchschnittlich sechs Jahren und unter der Annahme, dass aus Kapazitätsgründen ein Zeitraum von fünf bis sechs Jahren benötigt wird, bis alle Wagen umgerüstet sein können, wäre damit auch noch gegen Ende dieses angenommenen Umrüstzeitraums eine zur Refinanzierung ausreichende Anreizwirkung gegeben. Es besteht zudem die Möglichkeit, danach andere ordnungsrechtliche Regelungen zu treffen, z. B. auf ein Malussystem zu wechseln, damit dann für die meisten lärmarmen Fahrzeuge keine Transaktionskosten mehr anfallen. Zudem wird unterstellt, dass dann die Nutzung technischer Möglichkeiten zur Laufverfolgung der Regelfall sein wird.

Die frühzeitige Festlegung eines Endes des Anspruchszeitraumes ist auch erforderlich, um einen Eingriff in Vertrauenstatbestände zu vermeiden. Wenn das System nicht mehr erforderlich ist und eine Weiterführung keinen ausreichenden Nutzen im Verhältnis zu den Kosten mehr hätte, wäre eine Fortführung nicht mehr begründbar.

Spätestens bis zum Fahrplanjahr 2012 können und müssen seitens der pflichtigen Betreiber der Schienenwege und der Eisenbahnverkehrsunternehmen die Voraussetzungen zur Erfassung und Durchführung geschaffen werden. Eine Selbstdeklaration, wie in der Schweiz praktiziert, ist dabei ebenso möglich wie ein automatisches technisches System. Beides kann parallel zum Einsatz kommen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind bereits nach dem seit 2007 bestehenden "Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen" AVV vertraglich verpflichtet, den Wagenhaltern die Laufleistungsdaten zur Verfügung zu stellen. Auch die Allgemeinverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 23. Dezember 2009 über die Dokumentation von Güterwagenradsätzen verlangt die Erfassung der Laufleistungen. Voraussichtlich ist noch eine Ergänzung der Daten um die befahrenen Strecken, zumindest unterschieden nach Fahrwegbetreibern, erforderlich. Diese Information sollte ebenfalls bereits zur Verfügung stehen, weil die mit einer wirtschaftlichen Verwendung einhergehende Dispositionsmöglichkeit für Güter-

wagen die Kenntnis über den Standort und damit über den Laufweg und die jeweils zurückgelegten Kilometer bereits erfordert.

Die Wirkung des lärmabhängigen Trassenpreissystems ist von der Laufleistung abhängig. Der Anreiz zur Umrüstung ist bei häufig eingesetzten Fahrzeugen am größten. Die Einführung eines Bonus gibt daher einen Anreiz, solche Fahrzeuge bevorzugt umzurüsten und einzusetzen

Zur Durchführung des Bonussystems ist es zweckmäßig, die jeweiligen maßgeblichen Fahrzeugeigenschaften in einem Register zu erfassen. Dies hat der Halter, der den Bonus in Anspruch nehmen möchte, zu veranlassen. Dazu bietet sich an, dafür das beim Eisenbahn-Bundesamt bestehende Fahrzeugregister zu erweitern und zu nutzen.

Absatz 2b

Der Bonusanspruch besteht zunächst für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die beim Betreiber des Schienenweges einen Antrag mit den notwendigen Angaben stellen können und ihrerseits die Boni nach Abzug der eigenen Verwaltungskosten an die Wagenhalter weiterreichen. Zur Vermeidung von Differenzen über die berechnete Höhe der Verwaltungskosten und zum Anreiz einer möglichst wirtschaftlichen Verfahrensweise, werden diese auf höchstens zehn Prozent der Bonussumme angenommen und festgelegt. Da aber nach Angaben des Bundes (Bundestags-Drucksache 16/12080 vom 2. März 2009) bei rund 70 Prozent der Güterwagen in Deutschland das Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichzeitig Halter ist, ist dieser Schritt zumeist nicht erforderlich. Der Auftrag des Halters oder die Vereinbarung einer anderen Verfahrensweise ist auch erforderlich, um eine doppelte Antragsstellung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Halter zu vermeiden. Die mit dem Verfahren verbundenen Transaktionskosten sollen möglichst gering gehalten werden. Hierzu ist der Einsatz EDV-gestützter Verfahren erforderlich. Da nicht sichergestellt ist, dass sich der Sektor auf ein einheitliches Verfahren verständigt, soll das Eisenbahn-Bundesamt hierzu eine Entscheidung treffen können.

Zur Vermeidung von Verwaltungsaufwand oder im Falle von Durchsetzungsproblemen, z. B. bei ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, sollen auch Halter nach eigener Wahl die Berechtigung haben, den Bonus direkt beim Betreiber des Schienenweges zu beantragen. Um den unterschiedlichen Nutzungsbedingungen für Güterwagen Rechnung tragen zu können, sollen die Beteiligten abweichend das für sie bestgeeignete Verfahren vereinbaren können. Die Beantragung von Boni

ist freiwillig. Kein Wagenhalter wird durch das Verfahren zwangsweise belastet. Umständliche Erfassungen geringer Laufleistungen, z. B. im Bauzug-, Rangier- oder Zustellverkehr, können unterbleiben.

Zur Herstellung der für die Trassenpreiskalkulation des Betreibers des Schienenweges erforderlichen Sicherheit ist unter Berücksichtigung einer ausreichenden Bearbeitungszeit von zwei Jahren eine Verjährung des Bonusanspruchs vorgesehen. Maßgebend ist der Zeitpunkt der Stellung des vollständigen Antrags.

Für den Fall, dass der Bund sich entschließt, das Verfahren zur Erleichterung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Halter zu bündeln oder wenn er die Bonusauszahlungen selbst übernimmt, soll er die Möglichkeit haben, eine Stelle, z. B. das Eisenbahn-Bundesamt, mit der Abwicklung zu beauftragen. Die Betreiber der Schienenwege, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Halter und weitere Beteiligte sind zu verpflichten, mitzuwirken. Das Eisenbahn-Bundesamt kann durch geeignete stichprobenweise Kontrollen bei allen Beteiligten eventuellen Missbrauchsversuchen entgegenwirken. Vorsätzlich falsche Angaben würden zudem den Straftatbestand des Betrugs erfüllen. Die anfallenden Daten sind gemäß den Datenschutzvorschriften zu schützen.

Absatz 2c

Die Höhe des Gesamterlöses des Betreibers des Schienenweges darf gemäß Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 durch die Gewährung der Boni nicht verändert werden. Hier muss aber eine vorausschauende Abschätzung des Anteils der leisen Fahrzeuge und damit die Summe der Bonuszahlungen in einem Fahrplanjahr genügen. Danach richtet sich die Festlegung des Trassenpreises im Güterverkehr durch den Betreiber des Schienenweges. Die Wiederholung aus Absatz 2a stellt klar, dass der Grundsatz auch für das Bonussystem gilt. Die Einhaltung dieser Anforderung und die Plausibilität der Prognose wird von der Bundesnetzagentur im Rahmen der Prüfung der Entgeltsysteme geprüft. Eine nachträgliche Korrektur während einer Fahrplanperiode oder danach ist nicht erforderlich. Allerdings sind Mehr- oder Mindererlöse, die aus einer Abweichung von den Prognosen betreffend die Nutzung der Schienenwege durch laute und leise Fahrzeuge resultieren, im nächstmöglichen Jahr im für Güterzüge geltenden Trassenpreis zu verrechnen.

Mit dem Bonussystem ist somit verbunden, dass - soweit keine externe Finanzierung erfolgt - die Summe der Bonuszahlungen durch höhere Trassenpreise für alle Güterzüge erwirtschaftet wird. Da anfangs nur vergleichsweise wenig Güter-

wagen bonusberechtigt sind, steigt im ersteren Fall der Trassenpreis ebenfalls nur geringfügig. Wenn gegen Ende des Geltungszeitraums fast alle Güterwagen umgerüstet sein sollten, wird der Trassenpreis deutlicher angestiegen sein, erreicht aber für die meisten Schienenwegnutzer unter Einrechnung der Boni nur etwa die Höhe, die der Trassenpreis ohne die Bonusregelung hätte.

Durch eine Mitfinanzierung der Bonussumme seitens des Bundes ließe sich die Kostenbelastung der Branche in Abhängigkeit von der konjunkturellen Entwicklung und der Wettbewerbssituation zur Straße steuern.

Absatz 2d

Da beim Eisenbahn-Bundesamt bereits ein Fahrzeugregister geführt wird, bietet es sich an, dass das Eisenbahn-Bundesamt die für die Anwendung der Bonusregelung erforderlichen Lärmkennwerte der Güterwagen und deren Achszahl in dem bei ihm geführten Fahrzeugregister erfasst. Zur Vermeidung einer Doppelerfassung von Güterwagen, die bereits in einem ausländischen Fahrzeugregister erfasst sind, genügt die Erfassung in dem ausländischen Register, wenn die notwendigen Daten enthalten sind und zur Verfügung stehen. Dann kann auch für diese Fahrzeuge ein Bonus beantragt werden. In Zweifelsfällen entscheidet auf Antrag des Halters des Güterwagens oder des Betreibers des Schienenweges oder des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder von Amts wegen alleine das Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde über den weitaus größten Teil des betroffenen Schienennetzes sowie über die Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Bonusberechtigung. Damit sind differierende Entscheidungen verschiedener Aufsichtsbehörden ausgeschlossen.

Absatz 2e

Zur Vermeidung einer - gemessen am Nutzen - unangemessen Belastung von Schienenwegbetreibern mit einem zusammenhängenden Netz bis zu 100 Kilometern Streckenlänge oder Schienenwegen in Schmalspur, sind diese für diese Schienenwege von der Pflicht zu einem Bonussystem befreit. Die Möglichkeit zu einer freiwilligen Anwendung bleibt unberührt.

Absatz 2f

Eine Direktförderung aus öffentlichen Mitteln würde in einem lärmabhängigen Trassenpreis- bzw. Bonussystem eine Doppelförderung mit diskriminierender Wettbewerbsverzerrung darstellen. Entsprechende Direktförderungen sind daher in Abzug zu bringen. Zur Vermeidung einer Verjährung müssen die betreffenden Halter auch dann einen Bonusantrag stellen, wenn nach dem Abzug noch keine

Auszahlung erfolgt. Ein Missbrauch durch Verschweigen einer Direktförderung soll durch das Eisenbahn-Bundesamt durch Ausschluss sanktioniert werden können.

Absatz 2g

Wenn Zugtrassen nach dem Höchstpreisverfahren vergeben werden, soll durch Bonusberechtigungen kein Vorteil zu Gunsten lauter Fahrzeuge entstehen.

Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 26)

Die Vorschrift regelt das Außerkrafttreten. Die mit dieser Änderungsverordnung eingeführten Bestimmungen können zum 31. Dezember 2025, zwei Jahre nach Enden der Bonusregelung, dann außer Kraft treten, wenn wegen der Verjährung auch keine Anträge auf Bonusauszahlung mehr gestellt werden können.

Zu Artikel 1 Nummer 3 (Anlage 3)

Für die Festlegung der Boni werden zunächst Untersuchungen des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC aus dem Jahr 2007 herangezogen. Danach kann von einer mittleren jährlichen Laufleistung der in Deutschland eingesetzten Güterwagen von rund 40 000 Kilometern ausgegangen werden. Eine von der Kommission beauftragte und im September 2009 veröffentlichte Studie über die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise beziffert die Umrüstungskosten für die K-Sohle auf etwa 2 000 Euro je Achse, für die LL-Sohle auf etwa ein Drittel dieses Betrages. Nach Angaben der UIC betragen die Kosten pro Achse bei K-Sohlen bis zu 2 500 Euro. Bei Verbundstoffsohlen entstehen außerdem erhöhte Betriebskosten gegenüber den heutigen Graugussbremssohlen, die im Programmzeitraum ebenfalls ausgeglichen werden. Auch diese Werte sind aus der EU-Studie bekannt. Schließlich wird unterstellt, dass ein ausreichender Anreiz für eine Umrüstentscheidung dann gegeben ist, wenn sich die Investition unter Berücksichtigung von Kapitalkosten in einem Zeitraum von fünf bis sechs Jahren amortisiert. Dies und ein gewollter finanzieller Anreiz (Überkompensation) erfordert einen Bonus nach Anlage 3 Nummer 1 für Güterwagen, welche die zulässigen Grenzwerte für das Fahrgeräusch gemäß TSI-Lärm einhalten.

Die Höhe des Bonus berücksichtigt die Umrüstungskosten auf K-Sohlen. Sie kann nach den ersten Jahren Erfahrung und danach in mindestens Zweijahresstufen neu festgesetzt werden. Damit wird es möglich, die Zulassung preiswerterer Lösungen (LL-Sohle) und die Entwicklung der Preise für spätere Umrüstungen zu berücksichtigen. Eine kurzfristige oder nicht angekündigte Herabsetzung der Bonusbe-

träge entspräche nicht dem notwendigen Vertrauensschutz und wäre rechtlich bedenklich.

Zur Vermeidung aufwändiger individueller Lärmuntersuchungen mit entsprechenden Kosten, die kontraproduktiv wirken würden, soll im Rahmen der Durchführung dieser Verordnung ohne weitere Prüfung angenommen werden, dass auf Verbundstoffbremssohlen oder Scheibenbremsen umgerüstete Güterwagen die jeweiligen TSI-Grenzwerte einhalten. Ein Nachweis durch Messung ist nicht erforderlich.

Da mit der Erfüllung der Mindestforderungen der TSI-Lärm für Fahrgeräusche das Lärminderungspotenzial bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist, wird zusätzlich zum Bonus nach Anlage 3 Nummer 1 auch noch der Bonus nach Nummer 2 für besonders leise Güterwagen vorgesehen. Damit wird auch der Forderung nach Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 2001/14/EG Rechnung getragen, wonach nach der Größenordnung der Umweltauswirkung zu differenzieren ist. Die Berechtigung für den Bonus nach Nummer 2 ist durch eine Fahrgeräuschemessung gemäß der TSI-Lärm nachzuweisen. Es sollen nur solche Wagen zusätzliche Bonuszahlungen erhalten, bei denen über die Verbundstoffbremse hinaus gezielt zusätzlicher Aufwand für eine weitere Reduzierung des Geräuschniveaus betrieben wurde. Durch eine Staffelung werden der zunehmende technische Aufwand für jede weitere Lärminderung und die geringeren umweltbezogenen Auswirkungen des Einsatzes berücksichtigt.

Die Festlegung der Bonusbeträge auf dem Verordnungsweg hält sich innerhalb des im Allgemeinen Eisenbahngesetz vorgegebenen Rahmens der Grundsätze.

Die Anforderung, dass die "umweltbezogenen Auswirkungen des Zugbetriebs" berücksichtigt werden können, verbietet eine Spezifizierung überwiegend anhand anderer Kriterien wie z. B. die je nach Technik unterschiedlichen Umrüstkosten, die Vermeidung einer Überkompensation oder den Ausschluss bereits vorhandener Wagen mit Verbundstoffsohlen.

Zu Artikel 2

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten.