

**11.03.13****Empfehlungen  
der Ausschüsse**Vk - Fz - Uzu **Punkt ...** der 908. Sitzung des Bundesrates am 22. März 2013

---

Entwurf eines Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz

A.

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** undder **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

U 1. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass der vorliegende Gesetzentwurf im weiteren Gesetzgebungsverfahren um Vorschriften ergänzt werden sollte, die einen ausreichenden Lärmschutz der Betroffenen sicherstellen. Dies könnte beispielsweise dadurch geschehen, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für anwendbar erklärt werden oder auf den geförderten Strecken nur Güterzüge verkehren dürfen, die mit lärmarmen Bremssystemen ausgestattet sind, z. B. K-Sohle oder LL-Sohle. Die Kapazitätserhöhung durch Schienengüterfernverkehr durch geförderte Investitionen des Bundes führt zu einer erheblichen Zunahme der Lärmimmissionen entlang der ertüchtigten Strecken. Durch aktive Lärmschutzmaßnahmen sind diese Lärmimmissionen auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Das derzeit im Vermittlungsverfahren befindliche Elfte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, mit dem der so genannte Schienenbonus abgeschafft

werden soll, stellt in seiner Begründung deutlich fest, dass sich der Schienenverkehrslärm inzwischen zu einem zentralen Umweltproblem entwickelt habe und die Annahme, dass Schienenverkehrslärm weniger belastend wahrgenommen werde als Straßenverkehrslärm, angesichts der hohen Zuwächse beim Schienengüterverkehr weder zeitgemäß noch sachgerecht sei. Diese Gesichtspunkte sollten daher auch beim vorliegenden Gesetzentwurf ausreichend Berücksichtigung finden.

Vk 2. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 SGFFG)

In Artikel 1 sind in § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 die Angabe "22,5 Tonnen" durch die Angabe "mindestens 20 Tonnen" und die Angabe "8 Tonnen" durch die Angabe "mindestens 6,4 Tonnen" zu ersetzen.

Begründung:

Die Streckenklasse D 4 (22,5 Tonnen Achslast; 8,0 Tonnen pro Meter) als Zuwendungsvoraussetzung ist für Nebenstrecken mit Zubringerfunktion nicht sachgerecht. Bei den NE-Infrastrukturen handelt es sich mehrheitlich um Nebenstrecken mit niedrigeren Belastungskennwerten, was jedoch in der Praxis einer tatsächlich hohen Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) im Schienengüterfernverkehr - insbesondere im Wachstumssegment kombinierter Verkehr - nicht entgegensteht. Umgekehrt kann eine hohe Streckenklasse eventuell historisch begründet sein und ist kein Garant dafür, dass eine Strecke gegenwärtig eine besonders hohe verkehrliche Relevanz besitzt und daher besonders förderwürdig ist. Eine Absenkung auf Mindest-Belastungskennwerte entsprechend der im NE-Bereich weit verbreiteten Streckenklasse C 2 ist daher sinnvoll. Eine tatsächlich höhere Streckenklasse ist förderunschädlich.

Vk 3. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 SGFFG)

In Artikel 1 ist § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 wie folgt zu fassen:

"3. die eine nicht bundeseigene Eisenbahn betreibt und an denen sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt ist,".

Begründung:

Der Betreiber einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur hat nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz kein ausschließliches Recht, Verkehre auf der von

ihm betriebenen Infrastruktur durchzuführen. Mit der Neufassung sollen Rechtsunklarheiten vermieden werden, ohne dass sich die intendierte Zuwendungsvoraussetzung ändert.

Vk 4. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 4 Satz 3 SGFFG)

In Artikel 1 sind in § 1 Absatz 4 Satz 3 nach der Angabe "Satzes 1" die Wörter "Nummer 2 bis 4" einzufügen.

Begründung:

Serviceeinrichtungen sind örtlich begrenzt und haben in erster Linie Verteilungs- und Zugbildungsfunktion. In diesen Einrichtungen finden sich typischerweise viele Gleise für den Rangierbetrieb, bei denen eine Ertüchtigung für Geschwindigkeiten von grundsätzlich 40 km/h technischen Mehraufwand ohne verkehrlichen Nutzen erzeugen würde. Das Geschwindigkeitskriterium ist als Fördervoraussetzung für solche Anlagen nicht sachgerecht und sollte deshalb keine Fördervoraussetzung sein.

Vk 5. Zu Artikel 1 (§ 1 Absatz 4 Satz 3 SGFFG)

In Artikel 1 ist in § 1 Absatz 4 Satz 3 die Angabe "§ 3c" durch die Angabe "§ 2 Absatz 3c" zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Berichtigung einer fehlerhaften Verweisung.

Vk 6. Zu Artikel 1 (§ 2 Absatz 1 Satz 3 SGFFG)

In Artikel 1 ist in § 2 Absatz 1 Satz 3 das Wort "sofern" durch das Wort "soweit" zu ersetzen.

Begründung:

Planungskosten liegen erfahrungsgemäß nahezu ausnahmslos weit über 13 Prozent der Gesamtinvestitionssumme. Nach dem Wortlaut des Gesetzesentwurfs wäre damit im Regelfall jede Förderung der Planungskosten ausgeschlossen. Um klarzustellen, dass die Planungskostenförderung auf

6,5 Prozent der Gesamtkosten (50 Prozent von 13 Prozent) begrenzt werden soll, ist das Wort "sofern" durch das Wort "soweit" zu ersetzen.

Vk 7. Zu Artikel 1 (§ 2 Absatz 2 Satz 2 SGFFG)

In Artikel 1 ist in § 2 Absatz 2 Satz 2 das Wort "Bankbürgschaft" durch das Wort "Bürgschaft" zu ersetzen.

Begründung:

Da sich nicht bundeseigene Eisenbahnen mitunter im Eigentum von Gebietskörperschaften oder deren Unternehmen wie Stadtwerken befinden, sollen neben einer Bankbürgschaft auch andere Formen der Absicherung, z. B. durch die Gewährsträger, zulässig sein.

B.

8. Der **Finanzausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.