

Fulda, 30. November 2023

Pressemitteilung:

14. Anschlussbahnleitertagung in Fulda – Über 120 Teilnehmer nutzten hybride Netzwerkveranstaltung rund um den Gleisanschluss

Am 29.11.2023 haben in Präsenz 89 Teilnehmer vor Ort in Fulda und 42 Teilnehmer online an der hybrid durchgeführten **14. Fachtagung für Anschlussbahnleiter** teilgenommen, um sich weiterzubilden und ein umfassendes Bild über die aktuellen Anforderungen an den Betrieb von Gleisanschlüssen zu machen. Auf die Fachtagung eingestimmt haben sich die Teilnehmer mit dem traditionellen Anschlussbahnleiter-Stammtisch, der am Vorabend stattfand und den Teilnehmern vor allem auch eine gute Plattform zur Pflege und zum Ausbau ihrer Netzwerke bietet.

Den Teilnehmern wurde ein bewährter Mix aus politischen, rechtlichen und technischen Themen geboten. Den Auftakt machte der Online-Vortrag von **Jürgen Wendler** (Referat E 13 – Güterverkehr, DAK, Förderrichtlinien) vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Thema „Die Gleisanschlüsse und die Verkehrspolitik des Bundes – Rück- und Ausblick“. Er skizzierte die Entwicklung der immerhin schon seit 2004 bestehenden Förderrichtlinie des Bundes für Gleisanschlüsse und weiterer Fördermaßnahmen für den Schienengüterverkehr über Anschlussbahnen und Terminals und Häfen. Seit 2017 sei der Mittelabruf kontinuierlich von 4 Mio. EUR auf über 20 Mio. EUR im laufenden Jahr gestiegen, wobei die Neufassung der Förderrichtlinie zum 01.03.2021 hierbei sicherlich geholfen habe, die nun auch Ersatzinvestitionen ermögliche. Von 47 seither erlassenen Förderbescheiden betreffen immerhin 19 Stück Ersatzinvestitionen, wobei auch kombinierte Anträge mit Aus- und Reaktivierungsmaßnahmen eingebracht wurden. 2024 solle die Richtlinie evaluiert werden, was sich derzeit in Vorbereitung befinde. Eine mögliche Folge könne sein, die Richtlinie bezüglich förderfähiger Streckeninfrastruktur zu erweitern, wobei dies eine Betrachtung der Grenzen zum Schienengüterfernverkehrsnetzfördergesetz (SGFFG) erfordere. Er sicherte zu, dass die Richtlinie ab 2026 fortgeschrieben werde.

Im Anschluss folgte „Aktuelles Eisenbahnrecht – Aktuelle, bevorstehende und geplante Änderungen sowie ausgewählte behördliche und gerichtliche Entscheidungen aus Sicht der Werks-/Anschlussbahnen“ durch **Prof. Urs Kramer** von der Universität Passau. Hier stellte er das erst in der Vorwoche beschlossene Planungsbeschleunigungsgesetz vor, auch wenn diese für die Werks- und Anschlussbahnen keine direkte Relevanz hätten, doch bezüglich Digitalisierung und der nachträglichen Behebung offensichtlicher Genehmigungsmängel entscheidende Neuigkeiten bringe. Auf europäischer Ebene präsentierte er die Entwurfsfassung der neuen Trassenzuweisungsverordnung (2023/0271/COD), die künftig auch die Serviceeinrichtungen mitdenken solle und gegenüber einer Richtlinie unmittelbar wirksam würde. Nach der Gesetzgebung ging es um die Rechtsprechung mit Themen wie der Relevanz des Zeitpunkts des Vertragsschlusses von Infrastrukturanschlüssen, der Rückforderung von zu viel bezahlten Infrastrukturentgelten und die Anpassung der Unternehmensgenehmigung bei Abgabe von Infrastruktur.

In seinem ersten Vortrag präsentierte **Andy Niekamp** von der Kanzlei Niekamp Rechtsanwälte „Neues Gleisanschlussrecht – Anforderungen an und Stand der Verfahren auf Anpassung der Infrastrukturanschlussverträge (IAV) und deren Inhalte“. Der Vortrag begann mit einem Rückblick auf die 2021 erlassene gesetzliche Anforderung an die DB Netz AG und andere anschlussgewährende Schienenwegbetreiber, die IAV bis zum 01.07.2023 neu und konform zum §13 AEG zu fassen und eine für die Anschließer in der Regel kostengünstigere Aufteilung der anfallenden Kosten im Vertrag zu berücksichtigen. Neues Ungemach droht jedoch durch Versuche der DB Netz AG, die Verantwortlichkeiten für Oberbau einerseits und Signal-, Steuerungs- und Sicherungstechnik andererseits in den

Verträgen neu zu definieren. Er wies abschließend auf mögliche Rückzahlungsansprüche der Anschließter infolge einer aktuellen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts Köln vom 27.01.2023 hin.

„Das Generalsanierungsprogramm der DB Netz AG aus Sicht des Güterverkehrs“ stellte **Hannes Ortlieb** von den AnschlussBahnProfis vor. Der grundsätzlich positive Aspekt, den weiteren Verfall der Infrastruktur insbesondere im Hochleistungsnetz nachhaltig zu beheben, stehen stellenweise stark eingeschränkte Kapazitäten auf dieser ab Mitte nächsten Jahres bis Ende 2030 gegenüber. Der Mehraufwand für die Verkehrsunternehmen sei immens und könne von diesen nicht alleine gestemmt werden. Fahrzeitverlängerungen und eingeschränkte Bedienzeitfenster wirkten sich direkt und indirekt auch auf Anschlussbahnen jeglicher Form aus. In Ausarbeitung sei derzeit eine Richtlinie bei DB Netz, die die Bedienung von Gleisanschlüssen in einem Baustellenbereich verbindlich regelt, da es bisher von den jeweiligen Regionen abhängt, inwieweit diese eingeräumt werde. Nichtsdestotrotz bedeuteten die Randbedingungen einen erheblichen Einfluss auf die Logistikprozesse auf den Anschlussbahnen, der abzustimmen sei. Basierend auf dem Annex VII gelten auch für Infrastrukturanschlüsse und Serviceeinrichtungen nun frühere Informations- und Stellungnahmefristen von mindestens zwölf Monaten.

Im zentralen Vortragsblock werden traditionell nach der Mittagspause die „**Aufgaben des Anschlussbahnleiters**“ zu den Themen Bahnbetrieb, Bahnanlagen, Fahrzeuge und Eisenbahnrecht behandelt. **Constantin Scheckenbach** von den AnschlussBahnProfis und **Andy Niekamp** von der Kanzlei Niekamp Rechtsanwälte begannen mit dem Thema „Eisenbahnrecht: AEG, EIGV/TSI, EBO oder EBOA/BOA, Richtlinien, Anweisungen – Praktische Anwendung der gesetzlichen Regelungen in Werks-/Anschlussbahnen“. Hierbei wurden die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten des Anschlussbahnleiters mit praktischen Fallbeispielen verknüpft, u.a. den disziplinarischen Befugnissen bei Fehlverhalten von Mitarbeitenden und die Anforderungen an die Zuverlässigkeit von Eisenbahnpersonalen.

Udo Kimmelmeier von der BA-TEC GmbH widmete sich dem Thema Bahnbetrieb mit den „Anforderungen an den Dienstunterricht von Werks-/Anschlussbahnen“ und schlug eine jährlich wiederkehrende Struktur vor, die Elemente aus bestehenden Regelwerken, dortigen Änderungen wie auch Ereignissen im Betrieb berücksichtige. Auch Veränderungen auf der eigenen Infrastruktur durch Umbauten wie auch geänderte Abläufe sollten thematisiert werden. Hilfreich seien dabei auch die aktualisierten Informationsschriften der DGUV 214-089 und -090.

Christian Langner von der Vollert Anlagenbau GmbH stellte beim Thema Fahrzeuge die „Anforderungen an die Zulassung der Fahrzeuge und des Bedienpersonals von Werks-/Anschlussbahnen“ und die unterschiedlich hohen Anforderungen bei der Zulassung innerhalb des deutschsprachigen Raumes und auch im Vergleich mit dem restlichen Europa dar, wo oft niedrigere Anforderungen gelten würden. Auch zog er einen Vergleich zur Bewertung ähnlicher Komponenten beim Einsatz in Straßennutzfahrzeugen und bei Schienenfahrzeugen im Anschlussbahnbereich, was oft mehrfach höhere Kosten für Schienenfahrzeuge bedeute.

Den Vortragsblock schloss **Maik Ziesch** von der Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH mit dem Thema Infrastruktur „Anforderungen an die örtlichen Richtlinien/Dienstordnung/Dienstanweisung von Werks-/Anschlussbahnen“. Er plädierte für eine umfassende modular aufgebaute Dokumentation mit direkter Integration der berücksichtigten Dokumente, so z.B. auch die Bedienungsanweisungen der eigenen Triebfahrzeuge als Anlage. Dabei verwies er auch auf die VDV-Schrift 750. Nicht zu vergessen sei die Einarbeitung von Mitarbeitern externer EVU, die die Anschlussbahn befahren.

Georg Lennarz vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) stellte die Neufassung der Gleisanschluss-Charta für 2024 vor, welche die Erstversion von 2019 nach viel Input aus der Branche ablösen und am 31.01.2024 dem Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Michael Theurer, überreicht werden soll. Über 17 Handlungsfelder seien definiert worden und 16 Arbeitsgruppen mit ca. 250 Teilnehmenden aktiv. Ab Januar solle jedem Handlungsfeld eine Arbeitsgruppe zugeordnet werden, um die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge voranzutreiben. Zweites großes Thema war dann die ab 2024 vorgesehene Einzelwagenverkehrsförderung und ihre beiden Förderlinien: Die erste diene der Förderung der Bedienfahrten, die zweite den Anschlussfahrten, also Zugfahrten auf den Abschnitten, auf denen Einzelwagen befördert würden. Lennarz sieht beide Linien so gestaltet, dass auch nichtbundeseigene Eisenbahnen zum Zuge kommen können.

Andy Niekamp schloss die Veranstaltung mit der Thematik „Eisenbahnrechtliche Grundlagen und Grundbegriffe“ und diskutierte die aus seiner Sicht häufig veraltete und teilweise überflüssige Landeseisenbahngesetzgebung, die vergleichsweise ungewöhnliche Struktur der bundeseigenen Infrastrukturunternehmen und die Anforderungen an die Unternehmensgenehmigung und Erlaubnis sowie der Sicherheit und das Sicherheitsmanagementsystem, gerade auch im Kontext des neuerlichen Vertragsverletzungsverfahrens der EU gegen Deutschland nach der Einführung der Definition und der praktischen Umsetzung des übergeordneten Netzes.

Die **15. Fachtagung für Anschlussbahnleiter** findet am 27.11.2024 wieder in Fulda und als Hybridveranstaltung statt; am 26.11.2024 wird wieder zum Stammtisch eingeladen. Die Anmeldung wird ab September unter www.fachtagung-anschlussbahnleiter.de möglich sein.

Bildunterschriften:

20231129_12_AB-Fachtagung_fulda_Foto_Hannes Ortlieb-02.jpg

Andy Niekamp und Friedrich Gitterle begrüßen die Teilnehmer der 14. Fachtagung für Anschlussbahnleiter im Festsaal des Maritim Hotel am Schlossgarten in Fulda. Foto: Hannes Ortlieb/AnschlussBahnProfis

20231129_34_AB-Fachtagung_fulda_Foto_Hannes Ortlieb-02.jpg

Referenten und Teilnehmer im Dialog. Foto: Hannes Ortlieb/AnschlussBahnProfis

20231128_07_AB-Fachtagung_fulda_Foto_Hannes Ortlieb-02.jpg

Eröffnung des Buffets am Stammtisch für Anschlussbahnleiter im Dianakeller. Foto: Hannes Ortlieb/AnschlussBahnProfis

Herausgeber:

Niekamp Rechtsanwälte
Rathenaustraße 28
04179 Leipzig
info@kanzlei-niekamp.de

AnschlussBahnProfis Ingenieurbüro GmbH
Rundfunkplatz 2
80335 München
office@anschlussbahnprofis.com