NIEKAMP

RECHTSANWÄLTE

Anschluss Bahn Profis

Wir optimieren maximal.

Fulda, 26. November 2025

Pressemitteilung:

16. Anschlussbahnleitertagung in Fulda – Über 160 Teilnehmer nutzten hybride Netzwerkveranstaltung rund um den Gleisanschluss

Am 26.11.2025 haben in Präsenz 120 Teilnehmer vor Ort in Fulda und 45 Teilnehmer online an der hybrid durchgeführten **16. Fachtagung für Anschlussbahnleiter** teilgenommen, um sich weiterzubilden und sich über aktuelle Themen rund um den Betrieb von Gleisanschlüssen zu informieren. 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 bot.

Den Teilnehmern wurde ein bewährter Mix aus politischen, rechtlichen und technischen Themen geboten. Den Auftakt machte der Online-Vortrag von **Jürg Wendler** (Referat E 13 – Güterverkehr, DAK, Förderrichtlinien) vom Bundesministerium für Verkehr zum Thema „Die Gleisanschlüsse und die Verkehrspolitik des Bundes – Rück- und Ausblick". Er berichtete über den Abschluss der Evaluation der seit 2004 bestehenden Förderrichtlinie des Bundes für Gleisanschlüsse, wobei er bestätigte, dass die Förderung im kommenden Jahr noch im aktuellen Status mit 30 Mio. EUR pro Jahr fortgeschrieben werde. Auch wenn die Ergebnisse erst noch offiziell präsentiert werden, bezeichnete er die Förderung als höchsteffektiv, da sie eine hohe Ursächlichkeit für den Bau von Gleisanschlüssen und Terminals aufweise. Die Details einer Novelle ab 2027 würden voraussichtlich im Herbst 2026 feststehen und die Ergebnisse der Evaluation berücksichtigen.

Nachdem er im Vorjahr über die Kreuzungen des Straßenverkehrs mit der Eisenbahn referierte, widmete sich **Karl Strang** von der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt diesmal den „Kreuzungen von Gleisen mit Leitungen für elektrischen Strom, Gas, Wasser, Abwasser oder Telekommunikation". Er verdeutlichte die Unterschiede der verschiedenen Vortriebsweisen auch in Abhängigkeit der Gleisoberbauform und notwendigen Schutzabstände und empfahl Kreuzungsvereinbarungen, wie sie beispielsweise in Berlin schon überwiegend für verbindlich erklärt worden seien.

In seinem Vortrag präsentierte **Andy Niekamp** von der Kanzlei Niekamp Rechtsanwälte „Eisenbahnrecht: Neues Gleisanschlussrecht – Stand der Verfahren auf Anpassung der Infrastrukturanschlussverträge (IAV)". Er ging auf die Historie der zum 01.07.2021 ergangenen Neuregelung mit einer zwischenzeitlich entfallenen Frist von 24 Monaten ein, die eigentlich dazu hätte führen sollen, dass ab Mitte 2023 alle IAV in der neuen Form hätten abgeschlossen werden sollen. In der Praxis ergaben sich durch die Neuregelung jedoch neue Streitigkeiten, beispielsweise wegen für den Anschließer nachteiliger Vertragsbedingungen. Zudem enthalte der neue Mustervertrag der DB InfraGO AG rechtlich umstrittene Formulierungen. Das Auslaufen einer Übergangsregelung im Allgemeinen Eisenbahngesetz zum Jahresende 2023 habe zudem die Kostenregelungen der Altverträge rechtswidrig werden lassen, soweit sie für die Gleisanschließer nachteilig sind. Ansprüche auf Rückzahlung von Alt-Entgelten aus den Alt-Verträgen seien möglich und sollten wegen der Verjährungsfrist von zehn Jahren geprüft werden, da die Alt-Entgelte rechtswidrig gewesen seien.

Georg Lennarz vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) präsentierte „Aktueller Stand Einzelwagen-Betriebskosten- und Anlagenförderung sowie interessante Entwicklungen der Gleisanschluss-Charta aus dem Blickwinkel von Werksbahnen". Die erst seit 2024 bestehende Einzelwagen-Betriebskostenförderung befinde sich fürs vergangene Jahr derzeit noch in der Verwendungsprüfung, für 2025 seien die Bescheide erlassen und

Mittelabrufe könnten getätigt werden. Für 2026 seien die Mittel in der Förderlinie 1 für Bedienungen um 25 % gekürzt worden, was der VDV vor allem deshalb kritisiere, weil gerade die Bedienung aufkommensschwacher Ladestellen erhalten bleiben solle. Vor den Förderperioden 2027 bis 2029 beabsichtige das Bundesverkehrsministerium noch eine Evaluierung. Hier wolle sich der VDV für weniger administrativen Aufwand und eine bessere Mittelausschöpfung, z.B. wie bei der Trassenpreisförderung mit Dynamisierung in Abhängigkeit verfügbarer Restmittel, einsetzen, da 2024 30 % der Mittel nicht abgerufen worden seien. Zweites großes Thema seines Vortrags war ein Update zur Gleisanschluss-Charta von 2024: mit zwei Verbänden aus Österreich und der Schweiz seien nun auch die dortigen Werksbahnverbände Mitzeichner. Außerdem seien Investitionen in bundeseigene Serviceeinrichtungen jetzt förderfähig. Eine unklare Perspektive verursache derzeit die anstehende Transformation der DB Cargo. Er regte in diesem Zusammenhang an, die schon von mehreren Akteuren am Markt bestehenden Einzelwagennetzwerke zu einem „bunten Netz" zusammenzuführen.

Im zentralen Vortragsblock werden traditionell nach der Mittagspause die **„Aufgaben des Anschlussbahnleiters"** zu den Themen Bahnbetrieb, Bahnanlagen, Fahrzeuge und Eisenbahnrecht behandelt.

Den Auftakt machte **Christoph Gabrisch** von BahnVerstand, der sich mit den Konsequenzen der Entgleisung eines Güterzuges im Gotthard-Basistunnel im August 2023 nach dem Bruch einer Radscheibe beschäftigte. In den vergangenen Jahren habe sich bei Radsätzen mit LL-Bremssohlen ein erhöhtes Aufkommen von Schäden gezeigt, deren Ursachen im Sektor umstritten seien und durch einen Radbruch zu einem Unfall im Gotthard-Basistunnel geführt hätten. In der derzeitigen rechtlichen Situation läge die Hoheit weiterhin bei den nationalen Aufsichtsbehörden, da die ERA kein Weisungsrecht habe, allerdings sei das Schweizer Vorpreschen mit einer verschärften Regelung zum Jahreswechsel für Fahrzeuge, die das Schweizer Netz befahren, ambivalent: einerseits sei der Sicherheitsgewinn nicht klar beziffert und überfordere alle Akteure, andererseits habe sich nun Joint Network Secretariat (JNS) eine Fraktion der nationalen Aufsichtsbehörden gebildet.

Frank Schmidt von smsbahnconsult GmbH präsentierte im Anschluss „Aktuelle Diskussionen über die Organisation und die Sicherheit des Rangierverkehrs, insbesondere im Bereich von Handweichen", wobei er zunächst auf die grundlegenden Definitionen im Aufbau von Weichen und in den verschiedenen Fahrdienstvorschriften einging. Anschließend widmete er sich der besonderen Thematik mechanisch ortsgestellter Weichen und mit welchen Maßnahmen sich an diesen mit geeigneten Regelungen Unfälle vermeiden ließen.

Die Herstellersicht eines Bauteillieferanten fürs Gleis brachte **Sven-Dirk Richtberg** von der Karl Richtberg Schwellenwerk GmbH mit seinem Vortrag „Die Holzschwelle – Ein Produkt der Zukunft" ein: zwar handele es sich bei der Holzschwelle inzwischen um ein Nischenprodukt, da ein Gros der verbauten Schwellen heutzutage Betonschwellen seien und in den letzten Jahren auch vermehrt Kunststoffschwellen auf den Markt kämen, doch biete die Holzschwelle auf Basis eines nachwachsenden Rohstoffes ein Element im Kampf gegen den Klimawandel, deren Bilanz positiver als der von Betonschwellen zu betrachten sei. Nachdem sich nun auch ein dauerhaft zugelassenes Imprägniermittel als Ersatz für das krebserregende Kreosot gefunden habe, das neu nicht mehr verwendet werden dürfe, herrsche Klarheit für die zukünftige Herstellung. Außerdem habe man durch Incinsing – Einbringung von kleinen Schlitzen in einem engen Raster in axialer Richtung – eine verbesserte Methode gegen Rissbildung aus den USA übernommen. Holzschwellen seien leichter als Betonschwellen und unempfindlicher gegenüber Unachtsamkeiten beim Transport oder auch Entgleisungen. Kunststoffschwellen könnten dies zwar auch bieten, allerdings fehle es noch an Langzeiterfahrungen, gerade auch in Bezug auf die Entsorgung

und etwaige Versprödung und Auflösungserscheinungen, Stichwort Mikroplastik. Außerdem liege der Preis einer Betonschwelle etwa beim doppelten einer Holzschwelle. Abschließend wies er auf lebensverlängernde Maßnahmen für Holzschwellen hin.

Eindrücklich schilderte danach **Helmut Knebl** den „Umgang mit Vorfällen im Eisenbahnbereich: Vorbereitung, Einsatz und Nachbereitung" anhand eines Vorfalls in seinem Verantwortungsbereich im März 2021 mit lokaler Öffentlichkeitswirkung, wobei Güterwagen mit Gefahrgut beim Rangieren durch ein EVU über den Prellbock hinaus in den öffentlichen Straßenraum gerieten und eine Kreuzung blockierten. Er verdeutlichte, wie wichtig eine ordnungsgemäße Unterlagenverwaltung in allen Bereichen ist genauso wie eine Pflege der notwendigen Ansprechpartner, um als verantwortlicher Eisenbahnbetriebsleiter in solchen Situationen einen geordneten Ablauf sicherzustellen und bei Untersuchungen der Behörden umgehend auskunftsfähig zu sein. Dies sei mit der Ersten Hilfe zu vergleichen, weshalb regelmäßige Übungen auf dem Papier und in der Praxis mit notwendigen externen Kräften unabdingbar seien.

Die Möglichkeiten, mit standardisierter Software und ohne externen Anbieter die Digitalisierung im eigenen Unternehmen voranzutreiben, zeigte zum Schluss **Thomas Schupp** von Logisticdesign unter dem Titel „Digitalisierung der Anschlussbahn – Effizienz, Transparenz und Sicherheit bei der Stephan Schmidt Gruppe", einem Tonlieferanten aus dem Westerwald, auf. Das allgegenwärtige Office 365 von Microsoft ermögliche es mit etwas Einarbeitung jedem, seine IT-Prozesse auf Basis der bekannten Office-Produkte und eigene Oberflächen auf mobilen Geräten mit Hilfe der Power App zu erstellen, die Abläufe zu automatisierten, gerade, was das korrekte Erstellen und Ablegen von Nachweisen angehe wie auch den schnellen Zugriff auf Selbige im Rahmen von Audits und bei Unfällen.

Die **17. Fachtagung für Anschlussbahnleiter** findet am 24.11.2026 wieder in Fulda und als Hybridveranstaltung und der Stammtisch am 23.11.2026 statt. Die Anmeldung wird ab September 2026 unter *www.fachtagung-anschlussbahnleiter.de* möglich sein.

Herausgeber:

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

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