



In Fulda wurde über die vielfältigen Aufgaben des Anschlussbahnleiters gesprochen.

16. Anschlussbahnleitertagung in Fulda Förderung, Sicherheit und Recht

Die Anschlussbahnleitertagung im November zeigte die Spannweite aktueller Herausforderungen. Deutlich wurde: Der Anschlussbahnleiter steht mehr denn je im Zentrum von Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Transformation des Einzelwagenverkehrs.

Auf der Anschlussbahnleitertagung im November wurde ein bewährter Mix aus politischen, rechtlichen und technischen Themen geboten. Jürg Wendler vom Bundesverkehrsministerium eröffnete mit „Gleisanschlüsse und Verkehrspolitik des Bundes“. Die seit 2004 bestehende Gleisanschlussförderrichtlinie wurde evaluiert; ihre Fortschreibung mit 30 Millionen Euro ist für 2026 bestätigt. Eine Novelle ab 2027 soll im Herbst 2026 feststehen.

Karl Strang behandelte „Kreuzungen von Gleisen mit Leitungen“ und erläuterte Vortriebsweisen, nötige Schutzabstände und die Bedeutung von Kreuzungsvereinbarungen, wie sie bei Straßenkreuzungen üblich seien.

Andy Niekamp (Niekamp Rechtsanwälte) sprach über das neue Gleisanschlussrecht und die Anpassung der Infrastrukturanschlussverträge (IAV). Die Neuregelung von 2021 führte zu Streitigkeiten, unter anderem wegen nachteiliger Vertragsbedingungen. Rückforderungen rechtswidriger Alt-Entgelte sind möglich und sollten wegen zehnjähriger Verjährung geprüft werden.

Georg Lennarz (VDV) informierte über die Einzelwagen-Betriebskostenförde-

rung (seit 2024) und Kürzungen um 25 Prozent für 2026 in einer Förderlinie, die schwache Ladestellen gefährdet. Vor den Förderperioden 2027–2029 sei eine Evaluierung durch das BMV geplant. Der VDV fordert weniger Bürokratie und dynamische Mittelverwendung, da 2024 30 Prozent der Mittel ungenutzt blieben. Zudem wurde die Gleisanschluss-Charta von 2024 mit zwei Verbänden aus Schweiz und Österreich erweitert. Investitionen in bundeseigene Serviceeinrichtungen sind nun förderfähig. Die Transformation der DB Cargo sorgt für Unsicherheit – Lennarz regte ein „buntes Netz“ bestehender Einzelwagennetzwerke an. Im zentralen Block „Aufgaben des Anschlussbahnleiters“ begann Christoph Gabrisch mit der Analyse zu Schäden an Radsätzen mit LL-Bremssohlen, die auch die Entgleisung im Gotthard-Basistunnel (2023) herbeiführten, wobei Ursachen umstritten seien. Nationale Behörden hätten mangels Weisungsrecht der ERA weiter die Hoheit, weshalb das Vorpreschen des Schweizer BAV ambivalent sei.

Frank Schmidt (smsbahnconsult) diskutierte Sicherheit im Rangierverkehr, besonders bei mechanisch ortsgestell-

ten Weichen, und stellte Maßnahmen zur Unfallvermeidung vor.

Sven-Dirk Richtberg (Karl Richtberg Schwellenwerk GmbH) präsentierte die Holzschwelle als klimafreundliche, unempfindliche und leichte Alternative zur heute üblichen Betonschwelle. Neue Verfahren und Imprägnierungen sicherten die Langlebigkeit, zu Kunststoffschwellen fehlten Langzeiterfahrungen (Mikroplastik-Problematik). Helmut Knebl schilderte den theoretischen und praktischen Umgang mit Unfällen anhand eines selbst erlebten Unfalls mit Gefahrgutwagen auf seiner Anschlussbahn, die 2021 beim Rangieren in den Straßenraum gerieten. Er betonte die Bedeutung korrekter Dokumentation und aktueller Ansprechpartner fürs Krisenmanagement.

Thomas Schupp (Logisticdesign) zeigte am Beispiel des Tonerde-Produzenten Stephan Schmidt Gruppe aus dem Westerwald, wie Unternehmen mit Office 365 und der Power App Prozesse mit vorhandener Standardsoftware digitalisieren, Nachweise automatisieren und Audit-Sicherheit erhöhen können, ohne sich hierfür externer Softwaredienstleister bedienen zu müssen. ■

Die 17. Fachtagung findet am 24. November 2026 in Fulda statt.

Die Anmeldung ist ab September möglich unter:

www.fachtagung-anschlussbahnleiter.de