*Neben der nötigen Theorie und Rechtsfragen wurden in Fulda auch Themen aus der Alltagspraxis angegangen.*

## 12. Anschlussbahnleitertagung in Fulda

# Expertenrunde mit Praxistipps

Zum zwölften Mal kamen in Fulda interessierte Anschlussbahnleiter zur Fachtagung der AnschlussBahnProfis und der Niekamp Rechtsanwälte zusammen. In der Präsenzveranstaltungen wurden wichtige Themen wie unter anderem die Ändeurng des AEG und die AVV-Praxis besprochen.

*Privatbahn Magazin:* **Herr Niekamp, die 12. Fachtagung für Anschlussbahnleiter konnte wieder als Präsenzveranstaltung in Fulda stattfinden. Wie wichtig sind Gespräche vor Ort für die Branche?**
*Andy Niekamp:* Wir haben die Fachtagung für Anschlussbahnleiter vor zwölf Jahren hauptsächlich aus zwei Gründen ins Leben gerufen. Zum einen wollten wir die Anschlussbahnleiter regelmäßig mit aktuellen Informationen und Wissen versorgen. Zum anderen wollten wir den Anschlussbahnleitern eine Plattform zum regelmäßigen Netzwerken und Erfahrungsaustausch bieten. Letzteres ist für die Anschlussbahnleiter nach wie vor von hoher Bedeutung. Pandemiebedingt haben wir in diesem Jahr erstmals eine Hybrid-Veranstaltung angeboten. Der hohe Anteil der Teilnehmer, die trotz der Pandemie nicht auf eine Präsenzveranstaltung verzichten wollten, etwa 50 Prozent, ist ein Beleg für die Wichtigkeit der Präsenzveranstaltungen, die wir daher künftig auch weiterhin anbieten werden, auch wenn webbasierte Veranstaltungen die Zukunft darstellen.

***Andy Niekamp***
*Rechtsanwalt,*
*auf Eisenbahnrecht spezialisiert.*

**Mit Juli letzten Jahres gingen Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), auch des Paragraphen 13 einher. Welche Handlungsempfehlungen können Sie für Anschlussbahnleiter geben?**
Mit dem Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich vom 9.6.2021 (in Kraft seit dem 1.7.2021) wurde ein nach meiner Auffassung großer Fehler des Gesetzes, des § 13 AEG, und die dazu ergangene Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts beseitigt. Bis dahin musste sich die DB Netz AG nicht an den Kosten des Gleisanschlusses beteiligen, obwohl die DB Netz AG von den Gleisanschlüssen profitiert, denn jeder Güterzug, der auf dem Netz der DB Netz AG verkehrt, beginnt und endet in einem Gleisanschluss. Dies hat der Gesetzgeber nun, 27 Jahre nach der Bahnreform, erkannt, auch weil wir dieses Thema aufgrund eines seit dem Jahre 2010 laufenden und bis heute noch nicht abgeschlossenen Musterverfahrens der Andryk GmbH jährlich auf der Tagesordnung der Fachtagung hatten. Nun hat die DB Netz AG die laufenden Kosten des Gleisanschlusses zu 100 Prozent und einmalige Kosten, zum Beispiel für Herstellung und Rückbau, zu 50 Prozent zu tragen. Laufende Verträge müssen spätestens am 01.7.2023 umgestellt sein. Die DB Netz AG möchte gern die-

FOTOS: NIEKAMP RECHTSANWÄLTE; DEUTSCHE BAHN AG/MICHAEL NEUHAUS

se Frist ausnutzen, wodurch die Anschlussbahnen bis zur Umstellung der Verträge weiterhin die laufenden Kosten zu tragen hätten. Da die laufenden Verträge kündbar sind, sollten die Anschlussbahnen die Verträge kündigen, was die DB Netz AG zum vorzeitigen Abschluss neuer Verträge zwingt. Außerdem sollten alle Verträge hinsichtlich der Anlagen, die für den Gleisanschluss erforderlich sind, auf den Prüfstand, weil die DB Netz AG alle für den Anschluss erforderlichen Anlagen betrieben und die laufenden Kosten allein tragen muss; dies gilt beispielsweise auch für Schutzweichen. Allerdings hat der Gesetzgeber bei der Änderung des § 13 AEG die vielen öffentlichen Schienennetze, die von nichtbundeseigenen Eisenbahnen betrieben werden und nicht über die „Finanzkraft“ der DB Netz AG verfügen, nicht im Blick gehabt. Auch diese Eisenbahnen müssen die laufenden Kosten der Gleisanschlüsse allein tragen, was diese Unternehmen vor große finanzielle Probleme stellen wird; deswegen müsste der Gesetzgeber § 13 AEG hier noch einmal nachschärfen.

**Themen aus der Praxis standen auf dem Wunschzettel der Teilnehmer der letzten Fachtagung. Was wurde über die Anwendung des Allgemeinen Vertrages über die Verwendung von Güterwagen berichtet?**

Der AVV ist in der Praxis der Anschlussbahnen ein sehr relevantes Thema, weil in Gleisanschlüssen Güterzüge gebildet werden und ankommen. Jeweils sollten die Güterwagen einer sorgfältigen wagentechnischen Untersuchung nach den Anforderungen des AVV unterzogen werden, um aus sicherheitstechnischen Gründen Mängel festzustellen, aber auch um Schadensersatzansprüche der Halter der Güterwagen oder der EVU abwehren zu können, die im Schadensfalle darauf gestützt werden könnten, dass Schäden an Güterwagen in den Anschlussbahnen entstanden sind.

**Und wie sind die ersten Erfahrungen mit der neuen Gleisanschlussförderung des Bundes?**

*Die 12. Anschlussbahnleitertagung fand wieder als Präsenzveranstaltung statt.*

Zu den Spezialthemen der AnschlussBahnProfis, die mit uns gemeinsam die Fachtagung veranstalten, gehört die Gleisanschlussförderung. Friedrich Gitterle berichtete in seinem Vortrag über Erfolge der bisherigen deutschen Gleisanschlussförderung, aber auch über die neuen Anforderungen der Gleisanschlussförderrichtlinie vom 20.1.2021. Da die neue Gleisanschlussförderrichtlinie erst Anfang 2021 in Kraft trat, sind die Erfahrungswerte begrenzt. Es ist aufgrund der nach wie vor sehr hohen bürokratischen Hürden zweifelhaft, ob die bereitgestellten Mittel vollständig abgerufen werden und das Ziel der Reaktivierung und Erweiterung der Gleisanschlüsse erreicht werden kann. Nach meiner Auffassung muss der Bund, wenn er tatsächlich mehr Güter auf der Schiene transportieren und die Verkehrswende erreichen will, die Förderung des Einzelwagenverkehrs ausbauen und nach dem Vorbild des Schienenpersonennahverkehrs regionalisieren und gestalten.

**Wie lautet Ihr persönliches Fazit der Fachtagung?**

Das durchweg positive Feedback der Teilnehmer der 12. Fachtagung ist für uns ein Beleg dafür, dass unser Konzept aufgeht, gleichzeitig aber auch Anreiz, dieses Niveau zu halten und zu steigern. Andererseits nehmen wir aber auch einen wachsenden Unmut der Teilnehmer über die stetig zunehmende Reglementierung und Unverhältnismäßigkeit der Anforderungen an den Betrieb von Eisenbahnen wahr, was die Dominanz der eisenbahnrechtlichen Themen belegt. Darin gründet aber auch der Auftrag der Fachtagung, die Anschlussbahnen „aufs richtige Gleis zu helfen“.

**Vielen Dank für das Gespräch, Herr Niekamp.**

*Die Fragen stellte Dennis Tesch.*

ANZEIGE

MOTORENINSTANDSETZUNG UND INDUSTRIESERVICES

- Reparatur und Grundüberholung von Gas- und Dieselmotoren
- Instandsetzung kompletter Power Packs
- Tauschmotoren und -komponenten
- Aus- und Einbauservice

**Bücker + Essing GmbH**
Friedrich-Ebert-Str. 125 | 49811 Lingen (Ems)
**T** 0591 7105-242 | info@buecker-essing.de

www.buecker-essing.de EIN UNTERNEHMEN DER SERCOO Group