
Informationen für Eisenbahnen

VDV-Landesgruppen

Herbstrunde 2023

Überblick

Eisenbahnpolitik Deutschland

- BHH 24
- Gemeinwohlorientierte Infrastruktur
- Betriebskostenförderung EWW
- Geisanschlusscharta

Europa

- Transeuropäisches Verkehrsnetz
- Greening Freight Package
- Überarbeitung der EU-Führerscheinrichtlinie

Regulierung/Netzzugang

- Verfahren von allgemeiner Bedeutung
- *Weiterentwicklung Anreizsystem SGV*

Eisenbahnrecht

- Novellierung Triebfahrzeugführerschein-Verordnung
- Energiesicherungstransportverordnung – EnSiTrV
- Kritis-Dachgesetz
- Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes
- Hinweisgeberschutzgesetz

Entwurf des Bundeshaushalts 2024

Steffen Kerth
Fachbereichsleiter Eisenbahnpolitik/Eisenbahninfrastruktur

Bundeshaushalt (Entwurf) 2024, Klima- und Transformationsfonds, mittelfristige Finanzplanung

- 3 Mrd. Euro plus für Investitionen und sonstige Bewilligungen für die Schiene wachsen
 - Zuwächse insbesondere beim Bestandsnetz (LuFV), ETCS und EKV-Förderung
 - Positiv auf der Finanzierungsseite vor allem die lange geforderte Aufkündigung des „Finanzierungskreislaufs Straße“ („Modernisierungspaket“, Entwurf eines 3. Mautänderungsgesetzes)
- Zusätzlich aus dem KTF: 4 Mrd. Euro für Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur der EIU des Bundes
- Regierungskoalition hatte im „Modernisierungspaket“ vom März 2023 festgestellt, dass zum Abbau des Rückstaus zusätzliche Investitionen in den Verkehrsträger Schiene in Höhe von 45 Mrd. Euro bis 2027 erforderlich sind.
 - In der mittelfristigen Finanzplanung sind hierfür bislang 39,5 Mrd. Euro vorgesehen
 - EP 12: 11,5 Mrd. Euro (3. MautÄndG)
 - KTF: 12,5 Mrd. Euro
 - Erhöhung EK: 12,5 Euro
 - Eigenbeitrag DB AG: 3 Mrd. Euro
 - Lücke von 5,5 Mrd. Euro muss noch geschlossen werden

Bundeshaushalt (Entwurf) 2024

Wichtige Eisenbahnthemen (1)

Titel	BHH 2023	BHH 24 Vorlage Kabinett	Kommentar
BKZ Bedarfsplan Schiene	2,0 Mrd.	2,3 Mrd.	Masterplan Schienenverkehr sieht Aufstockung auf 3 Mrd. Euro im Verlauf der Legislaturperiode vor. Problem: Preisentwicklung erfordert höhere Zuwächse
ERTMS/ETCS	0,638 Mrd.	1,333 Mrd.	Erster Schritt. Weiterer Aufwuchs der Mittel erforderlich.
Elektrische Güterbahn	3,0 Mio.	13,3 Mio.	Deutlich mehr, aber immer noch zu wenig.
Engpassbeseitigung und Umsetzung D-Takt	57,8 Mio.	108,2 Mio.	Positive Entwicklung. VDV: 150 Mio. Euro
Infrastrukturbeitrag Bund zur LuFV	4,715 Mrd.	6,496 Mrd.	Beitrag zur Sicherung des Bestandsnetzes
SGFFG	42,5 Mio.	66,0 Mio. (68,5 Mio.)	Wie angekündigt (Antrag Ampelfraktionen im HH-Ausschuss)

Bundshaushalt (Entwurf) 2024

Wichtige Eisenbahnthemen (2)

Titel	BHH 2023	BHH 24 Vorlage Kabinett	Kommentar
KV-Förderrichtlinie	62,7 Mio.	77,3 Mio.	Deckungsfähigkeit mit Gleisanschlussförderung. Weitere Erhöhung erforderlich. Bedarfsschätzung: 160 Mio.
Gleisanschlussförderung	24 Mio.	30 Mio.	Erhöhung positiv. Weitere Zuwächse in den kommenden Jahren erforderlich
Trassenpreisförderung SGV	377 Mio.	350 Mio.	Sehr positiv: Keine Halbierung in 2024. Fortführung auf Niveau vor Corona.
TraFög SPFV	130 Mio.	10 Mio.	Reduzierung nach Corona o. k.
TraFög-NE	0	0	<i>Forderung VDV: Gleichbehandlung NE-EIU. Ansatz 30 Mio. Euro.</i>
Bundesprogramm SGV	29,6 Mio.	40,0 Mio.	Aufwuchs positiv und derzeit bedarfsgerecht.

Bundeshaushalt (Entwurf) 2024

Wichtige Eisenbahnthemen(3)

Titel	BHH 2023	BHH 24 Vorlage Kabinett	Kommentar
Betriebskostenförderung Einzelwagenverkehr	80 Mio. VE 24/25 100 Mio.	300 Mio. VE 24/25 288,5/11 Mio.	Forderung VDV: 170 Mio./a. Der deutlich höhere Ansatz geht auf das Lobbying von DBC zurück.
Anlagenpreisförderung	84,85 Mio.	85 Mio.	Erwartet wurde eine deutliche Absenkung. Problem: Förder-Ril schließt vornehmlich NE-Verkehre faktisch aus.
Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von	262,3 Mio.	265,0 Mio.	Weiterführung Entlastungspaket 3

Gemeinwohlorientierte Infrastruktur InfraGO

Steffen Kerth
Fachbereichsleiter Eisenbahnpolitik/Eisenbahninfrastruktur

„Wir werden die **Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern** inklusive des konzerninternen Arbeitsmarktes **im öffentlichen Eigentum erhalten**. Die internen Strukturen werden wir effizienter und transparenter gestalten. Die Infrastruktureinheiten (**DB Netz, DB Station und Service**) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer **neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte** zusammengelegt. Diese steht zu **100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn** als Gesamtkonzern. **Gewinne** aus dem Betrieb der Infrastruktur **verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit**. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt.“

- Der Aufsichtsrat der DB AG hat Ende September 2023 die Beschlüsse zur Verschmelzung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG gefasst. Start der DB InfraGO mit Beginn des Jahres 2024.
- Angestrebt wird eine **neue Finanzierungsarchitektur**, die in Anlehnung an die Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene eine Finanzierungslösung basierend auf **zwei überjährigen Fonds** vorsieht, aus denen **Neu- und Ausbauinvestitionen** sowie **Ersatzinvestitionen und Unterhaltungs-/Instandhaltungsaufwendungen** gedeckt werden sollen. Unterhaltung und Instandhaltung sind bislang aus Trassenerlösen zu finanzieren.

Unter der Voraussetzung der veränderten Finanzierungsarchitektur strebt die DB AG in der ersten Phase von InfraGO die Umsetzung von **sieben zentrale Maßnahmen** an:

- Sanierung des Hochleistungsnetzes (Korridore)
- Schnelle Kapazitätserweiterung (insbesondere durch die zügige Umsetzung kleiner- und mittlerer Maßnahmen)
- Zügige ETCS-Migration (ab 2028 Erhöhung der Nennleistung durch Level 2 ohne Signale)
- Flächennetz (bislang unbestimmt)
- Entwicklung der Stationen („Zukunftsbahnhöfe“)
- Finanzierung von Serviceeinrichtungen
- Neu-/Ausbau- und Elektrifizierungsvorhaben

VDV beteiligt sich auf unterschiedlichen Ebenen an der Debatte

- Regelmäßige kleine Verbänderunde des DB-Vorstandes
- Drei Info-Workshops des BMDV (inkl. externe Berater) mit den Verbänden
- Gemeinsame Positionierung der Verbände (Eisenbahnverbände, Aufgabenträger, Kundenverbände)

- Verankerung der **gemeinwohlorientierten Ziele** der neuen Infrastrukturgesellschaft (DB InfraGO AG) in der Unternehmenssatzung: **Kapazität, Qualität, Resilienz, Transparenz und Klimaschutz**.
- **Ausrichtung der DB InfraGO AG an Gemeinwohlzielen**, im Übrigen unveränderte Führung als Wirtschaftsunternehmen gemäß § 87e GG
- Die neue DB InfraGO AG bleibt zu **100% im Eigentum der DB AG** bei Fortführung des **Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags** wie bisher
- Zusätzlich sollen **bis Jahr 2027 rund 40 Mrd. Euro** zur Stärkung der Schieneninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden.
- Bund strebt im Rahmen seiner Eigentümerstellung und Finanzierungsrolle eine **starke Steuerung der InfraGO** an:
 - **Steuerungseinheit im BMDV** im Aufbau. Sie soll mit Hilfe digitaler Steuerungswerkzeuge auf der Grundlage eines als **zentrales Steuerungsmedium** vorgesehenen **Infrastrukturplans** und einem Set an **Steuerungskennzahlen** die Umsetzung der formulierten sicherstellen.
- **Einfachere und transparentere Finanzierungsarchitektur** mit einem effizienten Kennzahlensystem ab 2025
- Gewinne der InfraGO sollen ausschließlich für die Infrastruktur verwendet werden
- Nutzerinteressen sollen in einem gestärkten **Sektorbeirat** gebündelt und institutionalisiert werden

InfraGO

Verbändeposition

- Der weit überwiegende Teil der am Austausch mit dem Bund beteiligten Verbände hat sich zwischenzeitlich auf gemeinsame Anforderungen an die künftige gemeinwohlorientierte Infrastruktugesellschaft verständigt.
- Die Verbände sehen das Vorhaben der Koalition grundsätzlich als Chance und fordern
 - eine **enge Einbindung des gesamten Sektors** bei der Festlegung der Reformziele und der Konkretisierung der künftigen Gemeinwohlorientierung,
 - die Entwicklung eines stimmigen und **verbindlichen Zielbildes für die Gemeinwohlorientierung** mit den Elementen Erhöhung von **Qualität, Kapazität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur, hohe Effizienz der Bewirtschaftung sowie Transparenz der betrieblichen und ökonomischen Daten,**
 - **Verzicht** des Bundes auf **Gewinnerzielungsabsicht** der DB InfraGO und **Verbleib etwaiger Gewinne in der DB InfraGO** ohne Auswirkung auf Infrastrukturentgelte
 - eine **stabile, mehrjährige und den gemeinwohlorientierten Zielen entsprechende Ausgestaltung der Infrastrukturfinanzierung** (gemäß Vorschläge BKS) sowie
 - eine **kennzahlenbasierte Steuerung des Unternehmens** nach den gemeinwohlorientierten Zielen auf der Grundlage einer in den Unternehmensverträgen **abgesicherten Steuerungsbefugnis des Bundes.**



Einzelwagen-Betriebskostenförderung

Aktueller Stand

28.09.23, Köln
Georg Lennarz

300 Mio. € im Bundeshaushalt 2024 für den Einzelwagenverkehr angemeldet

- Betriebskostenförderung für Einzelwagen und Wagengruppen geplant
- Entwurf der Förderrichtlinie liegt VDV vor.
- Branchenmodell von NEE und VDV findet sich in Förderlinie 1 wieder:
 - Gefördert werden soll jede einzelne Bedienung von privaten Gleisanschlüssen und öffentlich zugänglichen Güterterminals.
 - Förderhöhe ist gestaffelt nach Gesamtaufkommen einer Zugangsstelle;
 - höchster Fördersatz: inaktive und aufkommensschwache Zugangsstellen
 - mittlerer und kleinster Fördersatz: Zugangsstellen mit mittleren Aufkommen
 - Keine Förderung: aufkommensstarke Zugangsstellen (ab 2000 Güterwagen jährlich)
- dazu Förderung von Anschlussfahrten (=Zugfahrten) mit mind. einem Einzelwagen oder einer Wagengruppen (Förderlinie 2)
- Förderung erhält das EVU, das die Betriebsleistung durchführt.
- Förderziel: Erhalt derzeitiger Leistungen und Verkehrswachstum
- VDV unterstützt EVU bei Antragstellung
- Förderjahre vsl. 2024-2028
- Zeitpunkt des Inkrafttretens noch nicht bekannt.

Gleisanschluss-Charta 2024

Aktueller Stand

28.09.23, Köln
Georg Lennarz

Über 50 mitzeichnenden Verbände

- Löst die Gleisanschluss-Charta 2019 ab
- Wird am 31.1.24 dem Michael Theurer, Parlamentarischer Staatssekretär und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr übergeben.
- Die Gleisanschluss-Charta setzt sich ein für:
 - **Private Gleisanschlüsse** von Transportkunden, um durchgehende Bahntransporte von Gleisanschluss zu Gleisanschluss zu ermöglichen.
 - **Kundennahe, multimodale Verladestellen** wie z.B. Umschlagterminals, multifunktionale Anlagen und öffentliche Ladestellen/ Freiladegleise, um multimodale/ kombinierte Verkehre mit möglichst geringen LKW-Kilometern im Vor- und/ oder Nachlauf anbieten zu können.
 - Eine bedarfsgerechte Versorgung der Regionen mit **vorgelagerten (meist öffentlichen) Infrastrukturen** wie Zulaufstrecken, Vorbahnhöfe und Industriestamm/- Zuführungsgleise.
- Gleisanschluss-Charta unterbreitet über 100 konkrete Vorschläge an Politik und Wirtschaft

Die Überschriften der Gleisanschluss-Charta (1)

Überschrift 1 Entscheider*innen und Umsetzer*innen überzeugen und „fit für die Schiene“ machen

Handlungsfeld 1: Entscheider*innen und Umsetzer*innen vom Schienengüterverkehr überzeugen

Handlungsfeld 2: Entscheider*innen und Umsetzer*innen „fit für die Schiene“ machen

Handlungsfeld 3: Entscheider*innen und Umsetzer*innen coachen und begleiten

Überschrift 2: BEDARFSGERECHTE VERSORGUNG DER WIRTSCHAFT MIT GLEISANSCHLÜSSEN UND MULTIMODALEN VERLADESTELLEN

Handlungsfeld 4: Regionale Konzepte für eine bedarfsgerechte Ausstattung mit Infrastruktur für den Schienengüterverkehr verwirklichen

Handlungsfeld 5: Ausreichend Kapazitäten in der vorgelagerten öffentlichen Infrastruktur vorhalten

Handlungsfeld 6: Standorte an Schiene anschließen und Flächen sichern

Handlungsfeld 7: Multimodale Verladestellen schaffen und ausbauen

Handlungsfeld 8: Stärkung trimodaler/multimodaler Knoten

Die Überschriften der Gleisanschluss-Charta (2)

Überschrift 3 Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse und Verladestellen verbessern

Handlungsfeld 9: Gleisanschlussförderung weiter optimieren

Handlungsfeld 10: Kosten von Infrastrukturanschlüssen senken und diese bedarfsgerecht ausstatten

Handlungsfeld 11: Bürokratie abbauen und Regularien vereinfachen

Handlungsfeld 12: Baumaßnahmen und Verkehrswachstum in Einklang bringen

Überschrift 4 Wettbewerbsfähige und attraktive Lösungen für die Kunden anbieten

Handlungsfeld 13: Anreize für Verkehrsverlagerungen schaffen bzw. erhalten

Handlungsfeld 14: Gleisanschlüsse und Verladestellen in Multimodale und flexible Lösungen einbinden

Überschrift 5: Innovative Technik einsetzen

Handlungsfeld 15: Modulare Fahrzeugtechnik ausbauen

Handlungsfeld 16: Digitalisierung, Automatisierung und Modernisierung auf der ersten/letzten Meile

Europa

Lucie Petersen
VDV Brüssel

Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Allgemeine Änderungen (laut KOM-Vorschlag von 2021)

- TEN-V- und SGV-Korridore werden zu Europäischen Verkehrskorridoren
- Erhöhte Infrastrukturanforderungen** an drei Netzebenen (Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz) mit unterschiedlichen Zeithorizonten
 - z.B. beschleunigte Elektrifizierung und ERTSM-Einführung (teils ab 2030), Ermöglichung von Mindestgeschwindigkeiten, Betrieb langer Güterzüge
 - **Risiko für NE:** Gelten auch für Schienenzugangsstrecken / letzte Meile
- Mehr städtische Knoten und stärkere Anforderungen an diese (z.B. SUMP)

Stand der Trilog-Verhandlungen

- Verhandlungen zum Eisenbahnkapitel: Voraussichtlich ab November 2023
 - Mitgliedstaaten fordern schwächere Infra-Anforderungen als EP / KOM

VDV-Aktivitäten: Beteiligung an Konsultationen, Positionspapier, Gespräche mit Abgeordneten, Briefe an (Schatten-)BerichterstellerInnen

- Nächste Schritte: Trilog-Empfehlungen mit Schwerpunkt auf NE-Bahnen

EU-Paket zur Ökologisierung des Güterverkehrs

Neues Verkehrspaket der EU-Kommission: Veröffentlicht am 11. Juli 2023

- Ausgerichtet an den Zielen des europäischen „Green Deal“: Emissionen senken
- Schwerpunkt auf dem Güterverkehr, aber auch Auswirkungen auf Personenverkehr
- VDV aktiv in der Vorbereitungsphase: Teilnahme an Konsultationen und Workshops
- Abschluss vor Ende der Legislaturperiode unwahrscheinlich (Europawahlen Juni 2024)

Drei Initiativen:

1. Verordnung zur Nutzung der **Schienenkapazität** im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum („Kapazitätsverordnung“ - *neu*)
2. **Gewichte und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen** (Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG)
3. Verordnung zur **Berechnung und Meldung verkehrsbedingter THG-Emissionen** („CountEmissionsEU“ – *neu*)

Fehlt: Kombiniertes Verkehr (Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG)

- Vorschlag im Kontrollgremium gescheitert; Veröffentlichung frühestens Ende Oktober

SchieneKapazitätsverordnung: Neue Initiative der KOM

Vorschlag vom 11. Juli 2023: Bessere Koordinierung und Optimierung der bestehenden Kapazität

- Kommissionsvorschlag baut auf dem Sektorprojekt „Timetable Redesign“ (TTR) auf
- Kapazität soll einfacher, flexibler und digitaler beantragt werden können
- Neue Organisationsstruktur für Koordinierung zwischen Infrastrukturmanagern: Europäisches Netz der Infrastrukturbetreiber (ENIM) soll z.B. einen europäischen Rahmen für Kapazitätsmanagement entwickeln
- Bedürfnisse des grenzüberschreitenden Verkehrs sollen verstärkt berücksichtigt werden

Zeithorizont: Parlament will noch vor den Wahlen eine Position finden; Thema wird im Rat vrs. 2023 nicht priorisiert

Herausforderungen: Unzulängliche Einbindung der Zugangsberechtigten (kein Beratungsgremium o.ä.), mögliche Auswirkungen auf NE-Infrastruktur

Chancen: Rollende Planung, mehr Flexibilität beim Beantragen von Kapazität; bessere int. Koordinierung bei temporären Kapazitätseinschränkungen (TCR); Anlehnung an TTR

Gewichte und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen

Vorschlag vom 11. Juli 2023: Anreize für den Straßengüterverkehr

- Überarbeitete Vorschriften für Gewicht, Länge und Höhe von schweren Nutzfahrzeugen
- Anreize für emissionsfreie Fahrzeugen: Zulässiges Gewicht auf 44 t erhöht (aktuell 42 t), unabhängig vom tatsächlichen Gewicht der Technologie (= zusätzliches Ladegewicht)
- Förderung intermodaler Verkehr: 4t mehr für Lastkraftwagen, Anhänger und Sattelaufleger im intermodalen Verkehr (galt bislang nur bei Containern oder Wechselbehältern) & zusätzliche Höhe für Großvolumencontainer
- Besonders lange/schwere Lkw können Grenzen zwischen Mitgliedstaaten, die diese erlauben, leichter überqueren

Zeithorizont: Diskussionen im Rat haben bereits begonnen; noch kein Zeitplan im Europäischen Parlament (Markus Ferber (DE, CSU) ist Schattenberichterstatter)

Herausforderungen: Zeitliche Entkoppelung von KV-Richtlinie; verstärkter Wettbewerbsvorteil der Straße durch längere/schwerere Fahrzeuge; Sicherheit an Bahnübergängen

Chancen: Weiterhin Vorteile für schwere Nutzfahrzeuge im intermodalen Verkehr

CountEmissionsEU: Bemessung des CO₂-Fußabdrucks im Verkehr

Vorschlag vom 11. Juli 2023:

Transparenz und Vergleichbarkeit der CO₂-Emissionen verbessern

- Kommissionsvorschlag basiert auf Norm EN ISO 14083:2023
- Keine Pflicht zur Berechnung des CO₂-Fußabdrucks; bei Angabe eines CO₂-Fußabdrucks pro pkm oder tkm muss dieser allerdings nach dieser Methode berechnet werden
- Es werden Default-Werte festgelegt (Sekundärdatenbanken)
- EU-Kommission überprüft Richtigkeit der angegebenen Werte

Chancen und Herausforderungen

- Einheitliches Verfahren / Vergleich
- Aufwand und Kosten der Berechnung in den Unternehmen
- Methode wird praktisch zur Pflicht bei Kommunikation des CO₂-Fußabdrucks aus verschiedenen Anlässen (wirtschaftlich oder rechtlich)
- Scope 3-Emissionen können derzeit noch nicht vollständig berechnet werden – sie sollten daher nicht oder nur zusätzlich / später bilanziert werden

Aus der Regulierung

Dr. Heike Höhnscheid

Fachbereichsleiterin Eisenbahnpersonenverkehr

Verfahren von allgemeiner Bedeutung (Auswahl) / 1

- **Verspätete Bereitstellung von Fahrplananordnungen (Fplo) im Rahmen von Baumaßnahmen (BK10-22-0059_Z)**
 - Das Verfahren läuft seit Mai 2022
 - Der VDV hatte darauf hingewiesen, dass auch Verfristungen bei der Übermittlung und Qualitätsmängel bei den Fahrplanunterlagen zu einer Belastung für die Branche geworden sind
 - Die BNetzA hatte das Verfahren zunächst ruhen lassen und sich auf die vorgelagerte Unterlage „Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen – ZvF“.
 - Verfahren läuft wieder, VDV hatte Feedback aus verschiedenen Gremien zu einzelnen Feststellungen der DB Netz eingebracht.
- **Mögliche teilweise Aufhebung und Neugenehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze für Trassen (TPS 2024) (BK10-23-0075_E)**
 - Hintergrund: nachträgliche Änderung des RegG.
 - Dynamisierung von 3 % wurde auf 1,8 % herabgesetzt.
 - BNetzA hatte zu entscheiden, ob und ggf. in welchem Umfang sie die Genehmigung der Trassenpreise für das Fahrplanjahr 2024 widerrufen wird.
 - Verfahren wurde nach Abwägung der verschiedenen Interessen eingestellt (TPS 2024 bleibt unverändert)

Verfahren von allgemeiner Bedeutung (Auswahl) / 2

- Verfahren zur anlassbezogenen und allgemeinen Überprüfung der Einhaltung von Entflechtungsvorgaben bei beruflicher Mobilität im DB-Konzern (BK10-22-0285_U)
 - Hintergrund: regulatorische Anforderungen an die Unabhängigkeit des Betreibers von Eisenbahnanlagen in Bezug auf wesentliche Funktionen (§ 8 ERegG).
 - Betrifft auch die „berufliche Mobilität“, soweit sie Personen betrifft, die beim Betreiber der Bahnanlagen mit wesentlichen Funktionen betraut sind (§ 8a Abs. 3 Nr. 3 ERegG).
 - Gegenstand des Verfahrens waren konkrete Personalwechsel im DB-Konzern in der Vergangenheit sowie die Einhaltung der grundsätzlichen Anforderungen an die personelle Entflechtung.
 - Annäherung der verschiedenen Positionen zwischen reguliertem Unternehmen und Hinzugezogenen; Verfahren wurde eingestellt.
 - Voraussetzung war: Einrichtung eines „Entflechtungsbeirats“ zwischen der DB Netz AG und den Verbänden der Zugangsberechtigten (vgl. auch Rundschreiben VEV 22/2023 vom 13. Juli 2023).
- Stellenwechsel zwischen EIU und EVU werden **behördlicherseits weiter beobachtet**.
 - **Verfahren zur Prüfung der Einhaltung von Entflechtungsvorgaben gegenüber DB Fernverkehr AG (BK10-23-0415_U) -> 6 Monate Karenzzeit, Rechtsmittel eingelegt**

Novellierung/ TfV (2023)

Schwerpunkte & Ausblick

Markus Ring
Fachbereichsleiter Eisenbahnrecht
VDV Köln

- 1) **Hintergrund & Anlass**
- 2) **„Highlights“ der Novellierung**
- 3) **Bisheriger Verfahrensablauf**
- 4) **Novellierung TfV: Ausgewählte Schwerpunkte**
- 5) **„AG TfV“ beim BMDV?**
- 6) **Schlussbetrachtung & Einschätzung**

1) Hintergrund & Anlass

- **Anpassungsbedarf** an den **Europäischen Rechtsrahmen**
- Aktualisierung von Verweisen des EU- und nationalen Rechts
- **Erhöhung der Ausbildungsqualität**
(„selten auftretende Gefahrensituationen“)
- Anpassung der **Verfahren zur Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen, Tf-Prüfern, Ärzten und Psychologen**

2) Highlights der Novellierung

- **„ ... wird grundsätzlich an den bisherigen Regelungen festgehalten... “**
- **„Zuverlässigkeit“** von Tf-Anwärtern und beteiligten Stellen
- **Verpflichtender Einsatz von Simulatoren** in Ausbildung & Prüfung
- **Befristung der Anerkennung von Ärzten und Psychologen** für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen

3) Verfahrensablauf

- **Beginn/ Verbändeanhörung:** **30. August 2022**
- **1. schriftliche Stellungnahme/ VDV:** **07. Oktober 2022**
- **Mündlicher Erörterungstermin (BMDV);**
▪ **2. schriftliche Stellungnahme/ VDV:** **15. Dezember 2022**
- **Überarbeitung der TfVÄndVO/
Ressortabstimmung (BMJ; EBA)**
- **Verkehrsausschuss/ Bundesrat:** **13. September 2023**
- **Verabschiedung/ Bundesrat:** **29. September 2023**

4) Novellierung/ TfV: Änderungsschwerpunkte (1/3)

- Keine gesetzliche Präzisierung der „**Zuverlässigkeit**“
 - Die erforderliche Zuverlässigkeit ist weiterhin dann nicht gegeben, wenn der Bewerber an einer Suchtkrankheit leidet oder erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen hat (§ 5 Absatz 1 TfV).
- Begrenzung des Einsatzes von **Fahrsimulatoren** in Ausbildung & Prüfung auf den **erstmaligen Erwerb der Zusatzbescheinigung Klasse B** (§§ 6 Abs. 3; 7 Abs. 1 TfV)
- **Keine Verschärfung** bei der **Anzahl der Prüfer** (§ 7 Abs. 3 TfV)

4) Novellierung/ TfV: Änderungsschwerpunkte (2/3)

- **Anrechenbarkeit erbrachter Ausbildungsnachweise, sofern inhaltsgleich zur EiB-Ausbildung** (Letztentscheidung des Unternehmers)
 - Gleichwertigkeit von Prüfungen nach TfV und LTAusbV (§ 5 Abs. 3 TfV)
- **Entfall der geplanten Sperrfrist** von sechs Monaten für die Wiedererteilung des Führerscheins nach Aussetzung/ Entziehung
- „Einzelheiten über das Verfahren zur **Wiedererlangung des Triebfahrzeugführerscheins**“ (§19a Abs. 3 TfV): Regelungsabsicht anhand Kriterien im Gesetz (Entschließung des Bundesrats)

4) Novellierung/ TfV: Änderungsschwerpunkte (3/3)

- Modifiziertes **Verfahren für die Anerkennung von Personen und Stellen für die Ausbildung und Prüfung** (§§ 14 – 15c TfV)
- **Anerkennung** als Arzt, Psychologe und Stelle für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen bei Tf **auf fünf Jahre befristet** (§ 16 Abs. 1 TfV)
- **Verlängerung der Anerkennung** um jeweils weitere **fünf Jahre** (§ 16b Abs. 2 TfV)
- Weitere Voraussetzungen für deren Anerkennung nach Anlage 4 (§§ 16 ff. TfV)

4) Novellierung/ TfV: Weitere Änderungen (Auszug)

- **Beschränkung der Ausbildung** durch Eisenbahnen mit SiBe/ SiGe nur noch **auf eigenes Personal** (§ 6 Abs. 4 TfVÄndVO), **das der Unternehmer einsetzt** (funktionales Verständnis von „Personal“)
- Anpassung der **TfPV** (redaktionell)
- Änderung der **EBABGebV**: gesonderte Gebührentatbestände für die Anerkennung von Personen/ Stellen in Bezug auf Ausbildung, Prüfung und Tauglichkeitsuntersuchungen

5) „AG TfV“ beim BMDV?

- **Wiederbelebung** der beim **BMDV** des Bundes schon lange eingerichteten, aber seit ca. fünf Jahren ruhenden **Arbeitsgruppe „TfV“** zu werben.
- Diese könnte unter Moderation der **Führerscheinstelle beim EBA** aus unserer Sicht bei frühzeitiger Beteiligung die Rolle zukommen, künftige legislative **Änderungsvorhaben** von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein **praxisnah und konstruktiv** zu begleiten.
- Ferner könnte diese Arbeitsgruppe für die bereits begonnene Beratung zur Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie auf EU-Ebene die Funktion der **„nationalen Spiegelgruppe“** übernehmen.

6) Schlussbetrachtung & Einschätzung

- Novellierung z.T. **außerhalb des Europäischen Rechtsrahmens**
- Nicht nur klarstellende Konkretisierung der bestehenden Rechtslage, sondern **qualitativ teils neue („mehr“)** Anforderungen
- **Keine „echte“ Modernisierung** der TfV
- **„Nach der Novellierung ist vor der Novellierung“**



Foto: mr

Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (RL 2007/59/EG)

Stand der Diskussionen

- KOM-Ziel: Verordnung statt Richtlinie, um nationale Unterschiede zu reduzieren
- Verspätung: KOM-Vorschlag frühestens Dezember 2023 (statt Q4 2022)
- Große Diskrepanzen zwischen Kommission und Sektororganisationen (CER, ERFA, ETF...)
- Sprache als politisch brisantes Thema: Teils Forderungen nach einer Betriebssprache
 - Erster Vorstoß in Parlamentsposition zu TEN-V (für grenzüberschreitenden Verkehr)

VDV-Aktivitäten: Teilnahme an allen Konsultationen/Workshops; CER-AG; Ad-hoc AG TfV

VDV-Kernforderungen

- Digitalisierung, Verfahrensvereinfachung und Abbau bürokratischer Anforderungen
- Sicherstellung der Mobilität und Einsatzfähigkeit der Tf (z. B. bei Arbeitgeberwechsel)
- Weitere Standardisierung der Ausbildungs- und Prüfverfahren, aber keine vollständige Vereinheitlichung
- Anerkennung von medizinischen und psychologischen Zertifikaten innerhalb der EU
- Vereinfachung der Sprachanforderungen (*interne Diskussionen laufen*)

7) Zeitplan (EU)

- **1. Juni – 30. September 2022**: Öffentliche Konsultation
- **Q4/ 2023**: Vorlage des Kommissionsvorschlags
- **Richtlinie ODER Verordnung?**
- **2024**: Annahme des Kommissionsvorschlags (ordentliches EU-Gesetzgebungsverfahren)
- **Juni 2024**: Europawahlen
- **Herbst 2024**: Neue EU-Kommission



Energieträgertransporte – Energiesicherungstransportverordnung (EnSiTrVO)

Änderungen ab 1.9.2023

- **„Verordnung zur priorisierten Abwicklung von schienengebundenen Energieträgertransporten“ (EnSiTrVO)**
- **Hintergrund:**
 - Auswirkungen des **Angriffskrieges von Russland** gegen die **Ukraine**
 - **Niedrigwasser:**
eingeschränkte Transportkapazitäten der Binnenschifffahrt
 - Verstärkter Bedarf an **Kraftwerkskohle** und **Mineralölprodukten**

- **Sicherstellung der Energieversorgung** in Deutschland:
Unter **logistischen Gesichtspunkten** kann es erforderlich werden, *schienengebundene Transporte von Erdöl bzw. Erdölerzeugnissen* sowie *von festen, flüssigen und gasförmigen Energieträgern mit Priorität abzuwickeln*.
- Ebenso: **Transport von Großtransformatoren** (§§ 1; 2 EnSiTrVO).
- Schienengebundene Energieträgertransporte bzw. der schienengebundene Transport von Großtransformatoren sollen **bei Gefährdung des sicheren und zuverlässigen Betriebs der Elektrizitätsversorgung** vorrangig abgewickelt werden.

- Vorrangige Abwicklung **nur, soweit** dies zur Gewährleistung der Versorgung mit Energieträgern **erforderlich** bzw. die **Sicherheit und Zuverlässigkeit der Elektrizitätsversorgung** gefährdet ist (§§ 1 Absatz 2; 2 Absatz 2 EnSiTrVO)
- **„Abgestuftes Verfahren zur vorrangigen Abwicklung“**
(Koordinierungsverfahren – einschließlich der Möglichkeit, bereits vertraglich vereinbarte Zugtrassen bzw. Nutzungen von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen außerordentlich zu kündigen)
- Vorrang von Energieträgertransporten nur auf dem **Energiekorridor-Netz (EnKo-Netz)**

- **Wegfall** der Buchungsmöglichkeit von **Expresstrassen**
- **Geringe Inanspruchnahme** des **EnKo-Netzes**
- **Krisenfall** bislang **ausgeblieben**
- Bisweilen **unklare Abgrenzung** priorisierungsfähiger Transportgüter („**Energieträger**“)
- Aufzählung der priorisierungsfähigen Trassenrelationen (**EnKo-Netz**) **nicht praktikabel**

- **Vorherige Feststellung eines Versorgungsengpasses** aufgrund *konkreter, ernst zu nehmender und zuverlässiger Hinweise, wonach die Möglichkeit besteht, dass die Energieträgerversorgung insgesamt, in einzelnen Regionen oder an einzelnen Standorten der Bundesrepublik Deutschland gefährdet oder gestört werden könnte*
- **Neue Anlage: Listung priorisierungsfähiger Energieträger**
- **Abschaffung des Energiekorridornetzes (EnKo-Netz)**

ÄndVO 2023: „Versorgungsengpass“ – Einzelheiten

- **Versorgungsengpass:** Feststellung durch das BMWK nach § 2 Absatz 1 EnSiTrVO für einzelne Standorte von Kraftwerken, Importhäfen, Raffinerien, Tanklager oder ganze Regionen
- **Verlängerbare** Feststellung gilt nach § 2 Absatz 2 für zwei Monate ab **Veröffentlichung** im Bundesanzeiger
- Einfache Erklärung der „Notwendigkeit“ eines Energieträgertransports ausreichend (Entfall der Glaubhaftmachung)
- **Energietransporte nicht mehr unentgeltlich**
- Wiedereinführung von **Expresstrassen** durch die DB Netz AG

ÄndVO 2023: Priorisierungsfähige Energieträger ab 1.9.2023

Energieträger	Davon priorisierungsfähig
Roherdöl	
Ottokraftstoff	Alkylat, Benzin, Rohbenzin (Naphtha)
Diesekraftstoff	Diesel, paraffinische Diesel, Biodiesel (FAME)
Flugkraftstoff	Kerosin (Jet A1), Biokerosin, Synthetisches Kerosin
Heizkraftstoff	Steinkohle, Braunkohle, Gasöl (inkl. Vakuum Gasöl), Heizöl (EL, S), Kalzinat/ Petrolkoks, Koks
Alkohole	Ethanol, Bioethanol, Methanol
Ether	MTBE, ETBE, DME, OME
Weitere Kohlenwasserstoffe	Aromatisch: Benzol, Toluol, Xylol Nicht aromatisch: LPG (Propan, Butan und deren Gemische), Butylen, Isobuten/ Isobutan, Propylen, Butadien“.

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der CER-Richtlinie und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen

KRITIS-Dachgesetz: Regelungsschwerpunkte

(Stand: 17.7.2023)

- 1. Zielsetzung & Schwerpunkte**
- 2. Definitionen**
- 3. Verpflichtungen & Kernmaßnahmen**
- 4. § 15: Rechtsverordnung!**
- 5. Verschiedenes**

1) KRITIS-DachG: Zielsetzung & Schwerpunkte

Das KRITIS-DachG ...

- ... setzt die europäische CER-Richtlinie um, die einen einheitlichen europäischen Rechtsrahmen für die **Stärkung der Resilienz kritischer Einrichtungen** bildet
- ... schafft **einheitliche Mindestverpflichtungen** für **Betreiber kritischer Anlagen**
- ... folgt dem „**All-Gefahrenansatz**“ (Naturkatastrophen oder vom Menschen verursachte, unbeabsichtigte oder vorsätzliche Gefährdungen)
- ... tritt **neben die Regelungen zur IT-Sicherheit** kritischer Anlagen

§ 1 Zweck des Gesetzes

„Dieses Gesetz legt **Kriterien zur Identifizierung kritischer Anlagen** und **Verpflichtungen für Betreiber kritischer Anlagen** fest zur Gewährleistung der **ungehinderten Erbringung von Dienstleistungen**, die für die Aufrechterhaltung wichtiger wirtschaftlicher Tätigkeiten und Funktionen unerlässlich sind.

Es legt weiterhin Vorschriften fest, die darauf abzielen, die Betreiber kritischer Anlagen bei ihren Verpflichtungen zu unterstützen, die Betreiber kritischer Anlagen zu beaufsichtigen und die Verpflichtungen durchzusetzen.“

§ 2 Begriffsbestimmungen

....

2. „Kritische Infrastrukturen“ Organisationen oder Einrichtungen mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der wirtschaftlichen Tätigkeit, der öffentlichen Sicherheit oder andere dramatische Folgen eintreten würden;

3. „Kritische Anlage“ eine Anlage, die eine hohe Bedeutung für das Funktionieren des Gemeinwesens hat, da durch ihren Ausfall oder ihre Beeinträchtigung erhebliche Versorgungsengpässe oder Gefährdungen für wirtschaftliche Tätigkeiten, die öffentliche Sicherheit oder Ordnung eintreten würden; welche Anlagen im Einzelnen kritische Anlagen sind, bestimmt sich nach § 4;

2b) KRITIS-DachG: § 2 - Definitionen (2/3)

4. „kritische Dienstleistung“ eine Dienstleistung zur Versorgung der Allgemeinheit, deren Ausfall oder Beeinträchtigung zu einer Gefährdung von wirtschaftlichen Tätigkeiten, zu erheblichen Versorgungsengpässen oder zu Gefährdungen der öffentlichen Sicherheit führen würde;

5. „Betreiber kritischer Anlagen“ eine natürliche oder juristische Person oder rechtlich unselbstständige Organisationseinheit einer Gebietskörperschaft, die unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf eine kritische Anlage ausübt;

6. „Resilienz“ die Fähigkeit des Betreibers einer kritischen Anlage, einen Vorfall zu verhindern, sich davor zu schützen, darauf zu reagieren, einen solchen abzuwehren, die Folgen eines solchen Vorfalls zu begrenzen, einen Vorfall aufzufangen, zu bewältigen und sich von einem solchen Vorfall zu erholen;

2b) KRITIS-DachG: § 2 - Definitionen (3/3)

11. „Besonders wichtige Einrichtung“ a) ein Großunternehmen, das einer der durch Rechtsverordnung nach § 15 bestimmten Einrichtungsarten der Sektoren Energie, Transport und Verkehr, Finanz- und Versicherungswesen, Gesundheitswesen, Trinkwasser, Abwasser, Informationstechnik und Telekommunikation, Verwaltung von IKT-Diensten ... oder Weltraum zuzuordnen ist ...

12. „Wichtige Einrichtung“ a) ein mittleres Unternehmen, das einer der durch Rechtsverordnung nach § 15 bestimmten Einrichtungsarten der Sektoren Energie, Transport und Verkehr, Finanz- und Versicherungswesen, Gesundheitswesen, Trinkwasser, Abwasser, Informationstechnik und Telekommunikation, Verwaltung von IKT-Diensten ... oder Weltraum zuzuordnen ist ...

§ 4 Kritische Anlagen

- (1) Eine Anlage ist ab dem durch die Rechtsverordnung nach § 15 festgelegten Stichtag eine kritische Anlage, wenn sie einer der durch Rechtsverordnung nach § 15 festgelegten Anlagenarten in den Sektoren ... **Transport und Verkehr** ... zuzuordnen ist und die durch Rechtsverordnung festgelegten Schwellenwerte erreicht oder überschreitet.
- (2) ...

3) KRITIS-DachG: Verpflichtungen & Kernmaßnahmen

- I. Registrierungspflicht einer kritischen Anlage**
durch ihren Betreiber einschl. Benennung einer **Kontaktstelle** (§ 8)
- II. Nationale Risikoanalysen und Risikobewertungen**
durch die zuständigen Bundesministerien (§ 9)
- III. Risikoanalysen und Risikobewertungen der Betreiber kritischer Anlagen** (§ 10) auf Grundlage von II.

- IV. **Resilienzmaßnahmen** der Betreiber kritischer Anlagen („geeignete und verhältnismäßige technische, sicherheitsbezogene und organisatorische Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer Resilienz“; § 11)
- V. Einrichtung eines **Meldewesens** für Störungen, § 12

4) Rechtsverordnung nach § 15 !

Rechtsverordnung des BMI zur Bestimmung

1. **welche Anlagen als kritische Anlagen** im Sinne dieses Gesetzes **gelten** (unter Festlegung der in den ... Sektoren ... Transport und Verkehr ... wegen ihrer Bedeutung als kritisch anzusehenden Dienstleistungen und deren als bedeutend anzusehenden Versorgungsgrads)
2. **welche Einrichtungsarten** in den Sektoren ... Transport und Verkehr ... **besonders wichtige Einrichtungen** sind
3. **welche Einrichtungsarten** in den Sektoren ... Transport und Verkehr ... **Einrichtungsarten wichtiger Einrichtungen** sind.

5) Verschiedenes

- Ausführende Behörde: **Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK)**
- **Anhang 1:**
enthält nicht-abschließende Maßnahmen, die nach § 11 durch den Betreiber kritischer Anlagen zu berücksichtigen sind
- **Erfüllungsaufwand unklar**
- **Inhaltliche Anforderungen nach § 11 unklar**
- **(Noch) fehlende Rechtsverordnung nach § 15 unklar**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und weiterer energiewirtschaftsrechtlicher Vorschriften zur Steigerung des Ausbaus photovoltaischer Energieerzeugung

BR-Drs. 383/23, 18.08.2021

(„Solarpaket I“)

- **Anteil erneuerbarer Energien** am Bruttostromverbrauch 2030: **80%**
- **Ausbauziel** erfordert **massive Anstrengungen**
- **Photovoltaik-Strategie** des BMWK (Mai 2023)
- **Solargipfel** am 5. Mai 2023
- hier: **Solarpaket I**



1. **Bürokratieabbau**
 2. Öffnung von **Dachflächenpotentialen**
 3. Erleichterung der „**gemeinschaftlichen Gebäudeversorgung**“
 4. **Beschleunigung von Genehmigungs- und Netzanschlussprozessen**
- **Schnellere & günstigere Errichtung von PV-Anlagen**

EEG-Ä: § 11a – Recht zur Verlegung von Leitungen

- (1) Der **Eigentümer und der Nutzungsberechtigte eines Grundstücks haben** auf dem Grundstück die **Verlegung, die Errichtung, die Instandhaltung, die Instandsetzung, den Schutz und den Betrieb von elektrischen Leitungen** sowie von Steuer- und Kommunikationsleitungen (Leitungen) und sonstigen Einrichtungen zum Anschluss von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien ... **zu dulden. Der Betreiber der Leitung und von ihm beauftragte Dritte sind berechtigt, das Grundstück zu diesem Zweck zu betreten und zu befahren.**
- Die Duldungspflicht besteht nicht, soweit dadurch die Nutzung des Grundstücks unzumutbar beeinträchtigt wird ... Die Leitung und die sonstigen Einrichtungen werden keine wesentlichen Bestandteile des Grundstücks im Sinn des § 94 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches.

EEG-Ä: § 11a – Recht zur Verlegung von Leitungen

- (2) Hat der Grundstückseigentümer die Nutzung des Grundstücks nach Absatz 1 zu dulden, **zahlt der Betreiber dem Grundstückseigentümer bei Inbetriebnahme der Leitung einmalig 5 Prozent des Verkehrswertes der in Anspruch genommenen Schutzstreifenfläche**. Schadensersatzansprüche des Grundstückseigentümers und des Nutzungsberechtigten bleiben unberührt...
- (3) Der Grundstückseigentümer und der Nutzungsberechtigte sind verpflichtet, alle Maßnahmen zu unterlassen, die den Bestand oder den Betrieb der Leitung oder sonstiger Einrichtungen gefährden oder beeinträchtigen. Der Grundstückseigentümer kann die Umverlegung der Leitung verlangen, wenn die Lage an der bisherigen Stelle für ihn nicht mehr zumutbar ist. Der Betreiber trägt die Kosten der Umverlegung.

EEG-Ä: § 11a – Recht zur Verlegung von Leitungen

- (4) Wenn der Betrieb der Leitung dauerhaft eingestellt wird, haben der Eigentümer und der Nutzungsberechtigte des Grundstücks die Leitung und die sonstigen Einrichtungen noch 48 Monate unentgeltlich zu dulden, es sei denn, dass ihnen dies nicht zugemutet werden kann...
- (6) **Die Absätze 1 bis 5 sind auf **Verkehrswege** entsprechend anzuwenden. Auf **öffentliche Verkehrswege** ist Satz 1 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Modalitäten der zu duldenden Nutzung unter Beachtung der Absätze 1 bis 5 vertraglich zu regeln sind.**

EEG-Ä: § 11b – Recht zur Überfahrt während der Errichtung und des Rückbaus

- (1) **Der Eigentümer und der Nutzungsberechtigte eines Grundstücks haben die Überfahrt und die Überschwenkung des Grundstücks zur Errichtung und zum Rückbau von Windenergieanlagen sowie die Ertüchtigung des Grundstücks für die Überfahrt durch den Betreiber der Windenergieanlagen ... zu dulden...** Die Duldungspflicht besteht nicht, soweit dadurch die Nutzung des Grundstücks unzumutbar beeinträchtigt wird
- (2) Ist die Überfahrt des Grundstücks nach Absatz 1 zu dulden, zahlt der Betreiber dem Nutzungsberechtigten, der unmittelbar in der Nutzung seines Grundstücks *eingeschränkt* war, nach Errichtung oder Rückbau ... **28 Euro pro Monat und in Anspruch genommenen Hektar**. Eine **Überschwenkung ist unentgeltlich zu dulden**. Schadensersatzansprüche des Grundstückseigentümers ... bleiben unberührt.

- (4) Die Absätze 1 bis 3 sind auf **Verkehrswege** entsprechend anzuwenden. Auf **öffentliche Verkehrswege** ist Satz 1 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Modalitäten der zu duldbaren Nutzung unter Beachtung der Absätze 1 bis 3 vertraglich zu regeln sind.

EEG-Ä: §§ 11a; 11b – Gesetzesbegründung (zit.)

- **Duldungspflicht** ... wie beim Stromnetz- oder Breitbandausbau üblich
- **Grundstückseigentümer verpflichtet**, den Schutz der Leitungen mittels **Schutzstreifen** längs der Leitung **zu dulden**. Zum Schutz der Leitungen ist dieser Bereich insbesondere von Bebauung und tiefwurzelnder Bepflanzung freizuhalten.
- „**Unzumutbarkeit**“: ... wenn ... die **Sicherheit des Eisenbahnbetriebs** oder des Schiffverkehrs **wesentlich** ... oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unzumutbar eingeschränkt wird

- **Interessensabwägung:** öffentliche Interesse am Ausbau der erneuerbaren Energien, andererseits aber auch die Anzahl der Personen zu berücksichtigen, deren Nutzung des Grundstücks durch die Verlegung der Leitung beeinträchtigt würde, sowie die Bedeutung der öffentlichen Aufgaben, die etwa durch öffentliche Verkehrswege wahrgenommen werden

- **Die Regelung greift in das Eigentumsrecht nach Artikel 14 GG des Grundstückseigentümers ... Der Eingriff stellt jedoch keine Enteignung dar...**
- Eine **Enteignung** löst die rechtliche Zuordnung eines eigentumsrechtlich geschützten Vermögensgutes zu dem bisherigen Rechtsinhaber auf. Dies ist jedoch nicht die Wirkung der **Duldungspflicht**. **Durch die Verlegung von Leitungen wird dem Grundstückseigentümer kein Recht an seinem Grundstück entzogen**
- Es wird lediglich dem Betreiber eine Mitnutzung für einen sehr begrenzten Bereich des Grundstücks eingeräumt, die den Eigentümer im Regelfall gar nicht oder kaum in der Nutzung seines Grundstücks beeinträchtigt. Dem Eigentümer bleibt das Grundstück weiterhin zugeordnet. Er kann frei darüber verfügen und es weiterhin nutzen.

EEG-Ä: §§ 11a; 11b – Gesetzesbegründung (zit.)

- Die Duldungspflicht **bestimmt stattdessen abstrakt-generell den Inhalt und die Schranken des Eigentums**. Bei Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums muss der Gesetzgeber einen **angemessenen Ausgleich zwischen den schutzwürdigen Eigentümerinteressen und den Belangen des Gemeinwohls** vornehmen. Dabei sind die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit, des Vertrauensschutzes und des Gleichheitssatzes zu wahren.
- Die Duldungspflicht verfolgt das Ziel, die Verlegung von Anschlussleitungen und damit den Ausbau von EE-Anlagen zu beschleunigen. Die Regelung dient mithin der **Förderung des beschleunigten Ausbaus der erneuerbaren Energien** und damit den **legitimen Gemeinwohlzielen des Klimaschutzes** (Art. 20a GG), des **Schutzes der Grundrechte vor den nachteiligen Folgen des Klimawandels** und der Sicherung der Stromversorgung.

- Absatz 4 regelt, dass die Vorschrift nicht nur auf Grundstücke, sondern **auch auf Verkehrswege** ... anwendbar ist. **Für öffentliche Verkehrswege** regelt Satz 2, dass die Einzelheiten der Modalitäten der zu duldenden Verlegung, Errichtung, Instandhaltung, Instandsetzung, des Schutzes und Betriebs der Leitungen weiterhin vertraglich zwischen Betreiber und Eigentümer geregelt werden. Die Duldungspflicht sowie die in Absatz 1 bis 5 gesetzlich geregelten Modalitäten sind dabei zu beachten und dürfen vertraglich nicht abweichend geregelt werden.

Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG)

Zwecksetzung, Inhalte & Umsetzung

Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG): Einführung

- *„Gesetz für einen besseren Schutz hinweisgebender Personen sowie zur Umsetzung der Richtlinie zum Schutz von Personen, die Verstöße gegen das Unionsrecht melden“*
(Umsetzung von RL (EU) 2019/1937)
- Inkrafttreten: **2. Juli 2023**
- **Sanktionen bei Verstößen** (Ordnungswidrigkeiten, § 40):
Versäumnis, eine interne Meldestelle einzurichten (bis zu 20.000 Euro), die Behinderung von Meldungen sowie die Vornahme von Repressalien (bis zu 50.000 Euro)

Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG): Betroffene Unternehmen (§§ 12; 42)

- Beschäftigungsgeber müssen, soweit sie **zwischen 50 und 249 Beschäftigte** haben, **bis zum 17. Dezember 2023** eine **interne Meldestelle einrichten**.
- Für Beschäftigungsgeber **mit mehr als 250 Beschäftigten** muss die **interne Meldestelle schon bis zum 2. Juli 2023** eingerichtet werden.

- **Sachlicher Anwendungsbereich** (§ 2 Absatz 1 Nr. 3 d):
„... Meldung (§ 3 Absatz 4) und die Offenlegung (§ 3 Absatz 5) von Informationen über ... Verstöße gegen Rechtsvorschriften ... mit Vorgaben zur Gewährleistung der Eisenbahnbetriebssicherheit ...“

- Schutz von Personen, die im Zusammenhang mit ihrer beruflichen Tätigkeit Informationen über Verstöße erlangt haben und diese melden oder offen legen (§§ 2; 3)
- **Einrichtung einer internen Meldestelle (§§ 12 – 18) zur Entgegennahme von Informationen über Verstöße nach § 2**

Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG): Meldestelle (§§ 12 ff.)

- **Pflicht zur Einrichtung, § 12 Abs. 1**
- **Organisationsform: § 14**
- Aufgaben der Meldestelle: Betreiben von Meldekanälen (§ 16), Verfahrensführung (§ 17), Ergreifen von Folgemaßnahmen (§ 13)
- **Meldestelle**: Vertraulichkeitsgebot (§ 8); Dokumentationspflicht (§ 11); Unabhängigkeit und Fachkunde (§ 15)
- **Wahlrecht des Hinweisgebers** nach § 7 zwischen **interner** (§ 12) und **externer Meldung** (§§ 19 bis 24)

§ 14 Organisationsformen interner Meldestellen

- (1) Eine **interne Meldestelle** kann eingerichtet werden, indem eine bei dem jeweiligen Beschäftigungsgeber oder bei der jeweiligen Organisationseinheit beschäftigte Person, eine aus mehreren beschäftigten Personen bestehende Arbeitseinheit oder ein Dritter mit den Aufgaben einer internen Meldestelle betraut wird. Die Betrauung eines Dritten mit den Aufgaben einer internen Meldestelle entbindet den betrauenden Beschäftigungsgeber nicht von der Pflicht, selbst geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um einen etwaigen Verstoß abzustellen...
- (2) **Mehrere private Beschäftigungsgeber** mit in der Regel 50 bis 249 Beschäftigten können für die Entgegennahme von Meldungen und für die weiteren nach diesem Gesetz vorgesehenen Maßnahmen **eine gemeinsame Stelle einrichten und betreiben**. Die Pflicht, Maßnahmen zu ergreifen, um den Verstoß abzustellen, und die Pflicht zur Rückmeldung an die hinweisgebende Person verbleiben bei dem einzelnen Beschäftigungsgeber.

Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG): Umsetzung bei EVU und EIU?

- Verordnung (EU) 2018/762 („Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme“), Erwägungsgrund (7):

*„Das tatsächliche **Sicherheitsengagement** auf allen Ebenen einer Organisation spiegelt sich in der Art und Weise wider, **wie Sicherheit innerhalb der Organisation wahrgenommen, bewertet und priorisiert** wird. Deshalb ist es auch wichtig, dass die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber die **Maßnahmen und Verhaltensweisen erkennen, die eine positive Sicherheitskultur gestalten** können, und dass sie im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems diese Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens fördern, durch die die **Mitarbeiter ermutigt werden, an der Förderung der Sicherheit mitzuwirken**, indem sie gefährliche Ereignisse melden und sicherheitsrelevante Informationen mitteilen.“*

Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG): Umsetzung bei EVU und EIU?

- Nächste Schritte:

- ✓ Entscheidung, wie die **interne Meldestelle** eingerichtet wird

- ✓ Entscheidung über eine **eigene oder gemeinsame** Meldestelle

 - mit weiteren Unternehmen der Branche?

 - mit branchenfremden Unternehmen?

 - ggf. im Konzernverbund?

- ✓ ggf. Integration in SMS?

(Vgl. Verordnung (EU) 2018/762 Anhang I bzw. Anhang II, Ziffer 7.2.3: „... über eine Sicherheitskultur verfügen, um Fehlverhalten, das die verschiedenen Teile des Sicherheitsmanagementsystems beeinträchtigt, zu erkennen ...)