
Informationen für Eisenbahnen und Eisenbahninteressierte

Überblick

Eisenbahnpolitik

- Deutschland

- Bundeshaushalt 2023
- Beschleunigungskommission Schiene
- Deutschlandtakt
- Umsetzung Masterplan SGV
- Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

- Europa

Regulierung

- Eisenbahn
- Fahrstrom

Eisenbahnrecht

- Energiesicherungstransportverordnung – EnSiTrV
- Änderung von nationalen Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein
- Überarbeitung der EU-Führerscheinrichtlinie

Eisenbahnbetrieb

- Streckenkompatibilität (RCC)
- ERMTS/ ETCS
- Betriebsregelwerk
- VDV- Schriften und -Mitteilungen

Eisenbahnpolitik

Deutschland

Bundeshaushalt 2023

Wichtige Eisenbahnthemen

Titel	BHH 2022	BHH 2023 E	Kommentar
BKZ Bedarfsplan Schiene	1,9 Mrd.	2,0 Mrd.	Zu niedrig, Masterplan Schienenverkehr sieht Aufstockung auf 3 Mrd. Euro im Verlauf der Legislaturperiode vor.
ERTMS/ETCS	0,61 Mrd.	0,54 Mrd.	Absenkung nicht sachgerecht. Fz.-Ausrüstung mit OBU muss kurzfristig anlaufen.
Elektrische Güterbahn	31,1 Mio.	3,0 Mio.	Ohne Worte
Engpassbeseitigung und Umsetzung D-Takt	10,8 Mio.	57,8 Mio.	Erforderlich zur Umsetzung kleiner und mittlerer Maßnahmen 150 Mio. Euro
Infrastrukturbeitrag Bund zur LuFV	5,3 Mrd.	4,7 Mrd.	Baupreissteigerungen erfordern eine deutliche Erhöhung des Infrastrukturbeitrags zur Netzerhaltung.
SGFFG	25,0 Mio.	35,0 Mio.	Erhöhung auf mind. 50 Mio. erforderlich

Bundeshaushalt 2023

Wichtige Eisenbahnthemen (2)

Titel	BHH 2022	BHH 2023 E	Kommentar
Trassenpreisförderung SGV	350 Mio.	350 Mio.	MiFri sieht Halbierung in 2024 und Streichung in 2025 vor. Nicht nachvollziehbar.
<i>TraFög-NE</i>	0	0	<i>Forderung VDV: Gleichbehandlung NE-EIU. Ansatz 30 Mio. Euro.</i>
Bundesprogramm SGV	39,5 Mio.	29,6 Mio.	Ursprünglich vorgesehen 100 Mio./a. Betrag muss mind. gehalten werden.
<i>Betriebskostenförderung Einzelwagenverkehr</i>	0	0	<i>Forderung VDV: Temporäre Förderung, degressiv bis 2030. Gewünschter Start in 2023 mit zunächst 170 Mio./a</i>

- Koalitionsvertrag: „Wir werden ... eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.“
- Die Beschleunigungskommission hat am 29. Juni 2022 erstmals getagt
- Die Beschleunigungskommission Schiene (BKS) soll praxisnahe Vorschläge erarbeiten, um **Kapazität, Qualität und Kundenorientierung der Infrastruktur schnell zu erhöhen**. Hierbei geht es nicht nur um Strategiepapiere, sondern um die Initiierung rasch spürbarer Verbesserungen.

Beschleunigungskommission Schiene

Organisation und Arbeitsweise

1. Organisationsstruktur

- Vorsitz PSts Theurer
- Lenkungskreis
 - Mitglieder (hochrangige Expertinnen und Experten aus dem Eisenbahnsektor, der Verwaltung, dem Bundestag sowie der Bahn- und Bauindustrie)
 - Der VDV wird durch den Präsidenten vertreten
- Externer Berater für die weitere Organisation und Moderation der Sitzungen.
 - Der externe Berater ist auch verantwortlich für die Verschriftlichung der Handlungsempfehlungen.

2. Arbeitsweise

- Die BKS kommt im September und Oktober zu Sitzungen zusammen.
- Das Kernelement der BKS bildet ein im Oktober in Berlin durchgeführter 2-tägiger OffsiteWorkshop.
- Die Handlungsempfehlungen wurden während dieses Workshops im Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer abgestimmt.

Beschleunigungskommission Schiene

Bildung von und Struktur der Arbeitsgruppen

Kapazitätsoptimierte Nutzung des Bestandsnetzes	Umsetzung kurzfristig kapazitätssteigernder Maßnahmen	Kapazitätsförderndes Finanzierungs- und Steuerungsmodell	Optimiertes Planen und Bauen	DSD-Rollout, Etappierung D-Takt und Genehmigungsverfahren von Aus- und Neubauvorhaben werden in den bereits etablierten Gremien bearbeitet.
Optimierung der bestehenden Kapazitäten im Netz, Minimierung von Kapazitätsverlust durch Bauarbeiten u. Reduzierung von Störfällen im Betrieb. Definition von Standards für resilientere Korridore inkl. Umfahrungsstrecken u. Nutzung digitale Methoden (BIM, DCM, etc.).	Identifikation kurz-/ mittelfristig kapazitätssteigernder Maßnahmen, Priorisierung dieser Maßnahmen nach Wirksamkeit und Aufzeigen von Verfahrenswegen für deren beschleunigte Umsetzung.	Wirksame Verringerung des Administrationsaufwands für die Infrastrukturfinanzierung, Schaffung von Planungssicherheit über die verfügbaren Finanzierungsmittel. Definition einer Steuerungsgröße, die einen Anreiz für schnelle Kapazitätssteigerung im Netz erzeugt.	Beschleunigung des Planungs- und Bauprozesses durch eine verbesserte Zusammenarbeit der Bauwirtschaft mit den EIU, um so zum einen schneller mehr Kapazität zu schaffen und zum anderen Kapazitätseinbußen während der Bauzeit zu reduzieren.	
Kapazitätserhaltung durch resiliente Korridore	Auswahl der kapazitätssteigernden Maßnahmen	Finanzierungsmethodik	Partnerschaftliche Projektdurchführung	
Kapazitätsnutzungskonzept/ Trassenvergabe/Trassenentgelte	Möglichkeiten zur Verfahrensbeschleunigung	Finanzielle Planungssicherheit	Effiziente Vergabeverfahren	
Open-Data und Informationspflichten		Vereinfachte Prüfverfahren von Mittelbedarf u. -verwendung	Effiziente Bauverfahren	
Intelligentes Anlagen- und Kapazitätsmanagement		Kapazitätsfördernde Steuerung der Infrastrukturgesellschaft	Digitales Planen und Bauen	
Kapazitätsoptimierte Organisation von Baumaßnahmen			Vereinfachung des technischen Regelwerks	
			Lösungen für den Fachkräftemangel	

Deutschlandtakt

Stabsstelle Deutschlandtakt eingerichtet zum 1. Juli 2022

- angesiedelt bei StS Susanne Henckel
- Bündelung aller Aktivitäten zum Deutschlandtakt (in-/extern) , agiles Projektmanagement, Einbindung der Stakeholder durch transparente Dialog-/Feedback-Formate, Weiterentwicklung der Kommunikation

Einrichtung der Task Force Deutschlandtakt

- Aufgaben
 - strategische Beratung der Stabsstelle Deutschlandtakt (mittel- bis langfristige Themen/Impulse, Multiplikatoren/Netzwerkausbau, Weiterentwicklung der Kommunikationsstrategie)
 - Fachexpertise für Einzelthemen (z. B. Marktmodell)
- Konstituierung am 14. September 2022
- Mitglieder
 - AK Bahnpolitik ApS BSN Bauindustrie
 - DB Netz AG DB AG mofair
 - NEE VDV VCD

Masterplan Schienengüterverkehr

- Neukonstituierung des RT SGV am 29. Juni 2022 auf Einladung des BMDV
- Vorsitz Staatssekretärin Susanne Henckel
- Ziele und Aufgaben:
 - Verlagerung von Gütern auf die Schiene im Sinne des vereinbarten Ziels von 25% Marktanteil des SGV bis 2030 vorantreiben
 - schnellere Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen des Masterplans SGV
 - Prüfung der Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit
 - Empfehlungen für zusätzliche (auch verkehrsträgerübergreifende) Maßnahmen.
- Der RT SGV beauftragt hierzu die AG Umsetzung Masterplan SGV
 - die Maßnahmen des Masterplans auf der Basis einer Analyse des Ist-Zustands kontinuierlich auf ihre Umsetzung und Wirksamkeit zu überprüfen,
 - Initiativen zur Umsetzung von Maßnahmen zu ergreifen,
 - bei Bedarf neue ergänzende Maßnahmen zu entwickeln und dem Runden Tisch SGV entsprechende Vorschläge zu unterbreiten
 - Zusätzlich soll eigenständige Strategie für die stärkere Automatisierung und Digitalisierung des SGV erarbeitet werden.

Exkurs-Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“- Aktuelles

Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“

- bisherige Richtlinie endete am 31. Dezember 2021, Laufzeit zwischenzeitlich verlängert bis zum 1. Oktober 2022
- Prozess der Evaluierung ist im Frühjahr/Sommer 2020 durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) angestoßen worden und wird seitdem aktiv durch den VDV begleitet
- BMDV-Textentwurf einer neuen Förderrichtlinie liegt vor, wesentliche Inhalte u.a.:
 - Aufnahme der Förderung von Ersatzinvestitionen
 - Förderung von Abstellflächen und der flexibleren Zwischenabstellung von Ladeeinheiten
 - Förderung von Verkehren, die kein „klassischer KV“ sind, z.B. Großraum- und Schwerlasttransporte
 - Förderung von Digitalisierung und Automatisierung
- Stand der Arbeiten seitens BMDV
 - ressortabgestimmter Entwurf der bundesdeutschen Förderrichtlinie liegt der EU-KOM zur Notifizierung vor (Juli/August '22)
 - In-Kraft-Treten der evaluierten Richtlinie zum 1. Oktober 2022, spätestens jedoch zum 1. Januar 2023

Eisenbahnpolitik

- Europa -

MDMS (Öffnung des Vertriebs)

Multimodale Digitale Mobilitätsdienste (MDMS)

- Soll B2B-Verträge regulieren
- Zielt auf Öffnung der ÖV-Tickets zum Verkauf durch Plattformen ab

Eckpunktepapier des VDV ([hier](#))

- Wahrung der Interessen unserer Branche
- Schlägt vor, wie die Kommission ihre Regulierung gestalten könnte (z.B. Wahrung der unternehmerischen Freiheit; Regulierung nur von Einzelfahrscheinen und touristischen Tickets; Kostenaufteilung; usw.)

Multimodal Passenger Mobility Forum (MPMF)

- VDV hat Sitz im Forum und berät die EU-Kommission.

VDV-Veranstaltung in Brüssel am 27. September 2022



Update zum europäischen Klimapaket “Fit for 55”

Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe



Kernforderung: Liste der alternativen Kraftstoffe beibehalten, da diese als Grundlage für Definition eines sauberen Busses in der Clean Vehicles Richtlinie dient



Verhandlungsstand: Ratsposition liegt vor; Verhandlungen im Parlament laufen → Liste der Kraftstoffe bislang konstant

Emissionshandelssystem



Kernforderung: Zweckbindung von Einnahmen aus dem erweiterten Emissionshandelssystem für ÖPNV und Schiene



Verhandlungsstand: Trilogverhandlungen laufen → Parlament fordert Zweckbindung

Energiebesteuerungsrichtlinie

Kernforderung: Möglichkeit für reduzierte Steuersätze für ÖPNV und Schiene erhalten

Verhandlungsstand: Positionierung des Rats ausstehend; Parlament nur beratend



taillierte Informationen zu Fit for 55: [Rundschreiben zum Fit for 55-Paket \(Juli 2022\)](#)



Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V): Eisenbahnen

Umstrukturierung des Netzes

- TEN-V- und SGV-Korridore werden zu Europäischen Verkehrskorridoren
- Neue Zwischenebene neben Kern- und Gesamtnetz: Erweitertes Kernnetz

Erhöhte Infrastrukturanforderungen, z.B.:

- Beschleunigte Einführung von ERTMS
- Beschleunigte Elektrifizierung
- Mindestgeschwindigkeiten
- Betrieb von langen Güterzügen (740m)

Aktueller Stand

- KOM-Vorschlag von Dezember 2021
- Parlamentsverhandlungen im Herbst



TEN-V-Überarbeitung: VDV-Kernforderungen im Eisenbahnbereich

- Bedarfsgerechte Finanzierung sichern
- Beihilferegeln auf TEN-V-Ziele ausrichten
- Priorisierung strategischer Strecken
- NE-Bahnen berücksichtigen
- ERTMS-Einführung forcieren
- Mindestgeschwindigkeiten auf Marktbedarf basieren
- Kohärenz mit KV-Richtlinie sicherstellen

Grafik: TEN-V-Karte (Europäische Kommission, 2021)

TEN-V: Städtische Knoten



- Stärkere Berücksichtigung: 77 Städte in Deutschland (bisher: 13), europaweit 424
- **Neue Verpflichtungen**
 - Bis 2025: Nahverkehrspläne (SUMP)
 - Bis 2030: Multimodal digitale Verkehrsdienste (MDMS)
 - Mindestens ein multimodaler Umschlageplatz (Reisende & Güter)
 - Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

VDV-Forderungen zu städtischen Knoten

- Bei SUMP: Kommunale Selbstverwaltung berücksichtigen
- Verpflichtung für MDMS in spezifischer, bereits geplanter Gesetzgebung regeln

Paket zur Ökologisierung des Güterverkehrs

- Kommission plant für Q1 2023 ein Legislativpaket für grüneren Güterverkehr, ausgerichtet an den Zielen des europäischen „Green Deal“
- Wird miteinander verknüpfte Initiativen enthalten, zu denen der VDV bereits aktiv ist:

Kombinierter Verkehr (Richtlinie 92/106/EWG)

VDV-Beteiligung an öffentlicher Konsultation (30. Mai 2022)

- Kernthemen: Europaweite Harmonisierung, Wettbewerbsfähigkeit des KV, Multimodalität
- Vorheriger Überarbeitungsversuch war gescheitert

Gewichte und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen (Richtlinie 96/53/EG)

VDV-Beteiligung an öffentlicher Konsultation (19. Juli 2022)

- Kernthemen: Verladbarkeit, Wettbewerb Schiene/Straße, Sicherheit an Bahnübergängen
- Betrifft neben Lkw auch Busse

Regulierung

Beschlusskammer 10

Eisenbahnen

turnusgemäße Verfahren, insbesondere

- **Zugangsbedingungen und Entgelte** für das Fahrplanjahr 2023/24
 - außergewöhnliche Herausforderungen aktuell: Festlegung des **Zinsniveaus**, Umgang mit **absehbar stark steigenden Kosten** (Energie, Material, Personal)
 - Diskussion über den Ausschuss NTEI, Kontakt zur Bundesnetzagentur zur Klärung grundsätzlicher Fragen, Termin offen
 - Besonderheiten DB Netz:
 - Festlegung des **Ausgangsniveaus der Gesamtkosten** für die Regulierungsperiode 2024 bis 28, *Beschluss*
 - Bestimmung der **Obergrenze der Gesamtkosten** für das Fahrplanjahr 2023/24 (dient der Vorbereitung der Genehmigung der Entgelte für die Netzfahrplanperiode), *offen*
- Unterrichtungen über die beabsichtigte **Ablehnung von Zugtrassen** zum Netzfahrplan 2022/2023

Verfahren von Amts wegen

- u. a: **Nachträgliche Überprüfung von Netznutzungsbedingungen** bei DB Netz (Stichwort „Fahrplananordnungen“), *offen*

Beschlusskammer 6

Regulierung des Zugangs zu Elektrizitätsversorgungsnetzen

Festlegungsverfahren zur **Regelung des Zugangs zum Bahnstromnetz** der DB Energie GmbH (BK6-19-016)

- Beschluss vom 27. Juni 2022
 - DB Energie wird verpflichtet, den Zugang zu ihrem Bahnstromnetz ab dem 1. Juli 2026 in Anwendung **festgelegter Prozesse** zu gewähren (Bahnstrom-Zugangsprozesse)
 - Die als Messstellenbetreiber verantwortlichen Unternehmen werden verpflichtet, ab dem 1. Juli 2026 die **Messstellen nach den Vorgaben dieser Bahnstrom-Zugangsprozesse zu betreiben, Messwerte zu erheben und an den Bahnstromnetzbetreiber zu übermitteln.**
 - Anpassungen und prozessuale Neuerungen bei DBE **und** bei den Anschlussnehmern/Fahrzeughaltern, besondere Anforderungen an die IT-Sicherheit (daher auch die scheinbar lange Umsetzungsfrist)
 - https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK6-GZ/2019/BK6-19-016/BK6-19-016_Beschluss_basepage.html?nn=869698
- gegen den Beschluss sind Rechtsmittel eingelegt, jedoch: keine aufschiebende Wirkung!
- formale Änderungen fortlaufend, nächste ab 1. November 2022
- **Rundschreiben** VEV 23/2022 v. 23. August 2022

Eisenbahnrecht

- Überarbeitung der EU-Führerscheinrichtlinie
- Änderung von nationalen Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein (i.w. TfV/ TfPV)
- Energiesicherungstransportverordnung – EnSiTrV

I. Legislative Vorhaben

1. GER: Änderung der **TfV/ TfpV**
2. EU: Revision der „**Führerscheinrichtlinie**“ (2007/59/EG)
3. Energiesicherungstransportverordnung (**EnSiTrV**)

Referentenentwurf des BMDV vom 30.08.2022:

- **Anpassungsbedarf an Europäischen Rechtsrahmen**
 - zum jetzigen Zeitpunkt nicht nachvollziehbar, weitere Rechtsänderung absehbar
 - außerdem zum Teil überschießend
- **Verpflichtender Einsatz von Simulatoren**
in der Ausbildung Tf-Ausbildung und Prüfung
 - Verpflichtung nicht sachgerecht
 - hohe Kosten



Änderung der TfV/ TfPV: Verbändeanhörung (30.08. – 30.09.2022)

- **„Zuverlässigkeit“** von Tf, Ausbildern, Prüfern und Psychologen
 - Befristete **Anerkennung von Ärzten & Psychologen** (§ 16 TfV) auf **5 Jahre** für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen
 - (Verfahrens-)**Regeln** für die **Anerkennung von Personen/ Stellen für die Ausbildung bzw. als Prüfer/ Prüfstelle**
 - nicht begründet, nicht sachgerecht, europrechtlich nicht geboten
- Erneute Änderung der **EBABGebV** mit erheblichen zusätzlichen Belastungen der EVU



I. Legislative Vorhaben

1. GER: Änderung der TfV/ TfPV
2. EU: Revision der „**Führerscheinrichtlinie**“ (2007/59/EG)
3. Energiesicherungstransportverordnung (**EnSiTrV**)

Zertifizierung/ Triebfahrzeugführer: Ausgangslage (Januar 2022)

- **Unterschiedlichkeit der Zertifizierungssysteme** in den EU-Mitgliedsstaaten und Eisenbahnunternehmen
- **Zertifizierungsanforderungen** infolge teils überholter Bestimmungen, mehrdeutiger Formulierungen und technischen Fortschritts überarbeitungsbedürftig
- Richtlinie hat zu **unklarer Zuständigkeit** und **Aufgabenverteilung** zwischen den an der Zertifizierung beteiligten Stellen geführt
- Nationalstaatliche Umsetzung der Richtlinie und deren Anwendung durch EVU hat die **Kohärenz des Rechtsrahmens** untergraben

Quelle: 2. ERA-Bericht (2014) zur Umsetzung der RL 2007/59/EG nach Art. 33

*„Ohne weitere Maßnahmen auf EU-Ebene wird die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern weiter **uneinheitlich** voranschreiten, wodurch die länder- und unternehmensübergreifende Mobilität von Triebfahrzeugführern, die **Schaffung von mehr grenzüberschreitenden Verbindungen** im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum und die Einführung neuer Technologien (DAK; ERTMS; ...) im Eisenbahnsektor **eingeschränkt** werden.“*



Schaffung eines **modernen Zertifizierungssystems**, das ...

- den **künftigen Anforderungen der Tf** gerecht wird
- eine **größere Konvergenz** zwischen den Mitgliedsstaaten herstellt (Harmonisierung)
- die **Mobilität von Tf** zwischen Mitgliedsstaaten und EVU ermöglicht
- das **hohe Eisenbahnsicherheitsniveau** gewährleistet

Handlungsoptionen aus Sicht der EU-Kommission

- I. Zertifizierung durch die **Unternehmen** selbst
- II. Zertifizierung durch die **Mitgliedsstaaten**
- III. **Einheitlicher EU-Tf-Schein** auf Grundlage eines **gemeinsamen EU-Zulassungssystems**
- IV. **Tf-Zertifizierung durch die ERA** auf Grundlage eines **gemeinsamen EU-Zulassungssystems**

I. Sprache

- Treiber grenzüberschreitender Mobilität
- Sprachniveau?
- Einheitliche gemeinsame Betriebsprache?

II. Digitalisierung und Zertifizierung

- Bedeutung digitaler Technologien (z.B. ERTMS)
- Harmonisierung und Koordinierung der Zertifizierungsanforderungen?
- Rolle der ERA?

III. HR & Soziales

- Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Berufsbilds; Frauen
- Ausbildung: Inhalte; Anerkennung; zentrale Steuerung?



Kernpunkte der Revision aus VDV-Sicht:

- Sicherstellung der **Mobilität und Einsatzfähigkeit der Tf** (grenzüberschreitend wie auch zwischen EVU)
- Bedeutsamkeit der **Digitalisierung**
- **Abbau administrativer Anforderungen**
- Vereinfachung der **Regelungen zur Sprachkenntnis der Tf**
- **Begrenzte Harmonisierung** von Ausbildungs- und Zertifizierungsanforderungen
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für **einheitliche und vergleichbare Ausbildungs- und Prüfungsverfahren**

- **30. September 2022:** Fristablauf/
Stellungnahme zur öffentlichen Konsultation
- **Q4/ 2022** (tbc.): Vorlage des Kommissionsvorschlags (Richtlinie ODER Verordnung?)
- **2023:** Annahme des Kommissionsvorschlags im ordentlichen EU-Gesetzgebungsverfahren



I. Legislative Vorhaben

1. EU: Revision der „Führerscheinrichtlinie“ (2007/59/EG)
2. GER: Änderung der TfV/ TfPV
3. **Energiesicherungstransportverordnung (EnSiTrV)**

1. EnSiTrV: Verbändeanhörung zur EnSiTrV am 18.08.2022

- **Konsultation** durch BMWK und BMDV zum Referentenentwurf einer „**Verordnung zur priorisierten Abwicklung von schienengebundenen Energieträgertransporten**“ (EnSiTrV)
- **Frist: 24 Stunden** 😞
- **Hintergrund:**
 - Auswirkungen des **Angriffskrieges von Russland** gegen die **Ukraine**
 - **Niedrigwasser** → eingeschränkte Transportkapazitäten der Binnenschifffahrt
 - Verstärkter Bedarf an **Kraftwerkskohle** sowie an **Mineralölprodukten**

1. EnSiTrV: Kerninhalt/ Zielsetzung

- **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**.*
- Entsprechendes gilt für den **Transport von Großtransformatoren**, um den Betrieb von Anlagen zur Elektrizitätsgewinnung durchgängig abzusichern, vgl. §§ 1; 2 EnSiTrV.
- Schienengebundene Energieträgertransporte bzw. der schienengebundene Transport von Großtransformatoren sollen **bei Gefährdung des sicheren und zuverlässigen Betriebs der Elektrizitätsversorgung** vorrangig abgewickelt werden.
- Sollte dadurch eine Beschränkung anderer Schienenverkehre erforderlich sein, wird ein **abgestuftes Verfahren zur vorrangigen Abwicklung vorgesehen**, um die Priorität von Energieträgertransporten und Großtransformatoren zu gewährleisten.

1. EnSiTrV: Im Einzelnen (1/3)

- Vorrang von **Energieträgertransporten** („Erdöl und Erdölerzeugnissen sowie ...sonstigen festen, flüssigen und gasförmigen Energieträgern oder von sonstigen Energien“) und von Transporten von **Großtransformatoren** gem. §§ 1; 2 EnSiTrV
- Vorrangige Abwicklung **nur, soweit** dies zur Gewährleistung der Versorgung mit Energieträgern **erforderlich** ist bzw. soweit durch einen verzögerten Transport des jeweiligen Großtransformators die **Sicherheit und Zuverlässigkeit des Elektrizitätsversorgungssystems** gefährdet ist (§§ 1 Absatz 2; 2 Absatz 2 EnSiTrV)
- Vorrang von Energieträgertransporten nach § 1 nur auf dem in der Anlage bezeichneten **Energiekorridor-Netz (EnKo-Netz)**

1. EnSiTrV: Im Einzelnen (2/3)

- **§ 3: Koordinierungsverfahren** („Verfahren zur vorrangigen Abwicklung“)
→ **abgestuftes Verfahren mit zunehmender Eingriffsintensität**
- § 3 Absatz 2: „**Anträgen** auf Zuweisung von Zugtrassen sowie auf Zuweisung von Kapazität in einer Serviceeinrichtung ... **ist** im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten **stattzugeben**. ...“
- § 3 Absatz 3: „Ergeben sich bei der Fahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen Anträgen für Transporte nach § 1 oder § 2 und bestehenden Trassennutzungsverträgen oder bestehenden Verträgen zur Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, so sind die Anträge und die bestehenden Verträge zu **koordinieren**, um allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben, soweit dies möglich ist.“
- § 3 Absatz 4: „Ist eine einvernehmliche Regelung im Rahmen des Koordinierungsverfahrens nach Absatz 3 ... nicht möglich, können zur Gewährung des Vorranges ... bereits vertraglich vereinbarte Zugtrassen oder bereits vertraglich vereinbarte Nutzungen von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen **ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist gekündigt** werden...“

1. EnSiTrV: Im Einzelnen (3/3)

- **§ 5: Ausschluss der Haftung**

„Schadensersatzansprüche gegen Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen ... sind ausgeschlossen ...“

- **§ 6: Übertragung der Befugnis zum Erlass von Rechtsverordnungen**

„Dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz wird die Befugnis übertragen, durch Rechtsverordnung ... die Anlage ganz oder teilweise zu ändern. ...“

- **§ 7: In-Kraft-Treten am 30. August 2022**

(befristet für 6 Monate, d.h. bis 28.02.2023)

1. **Energiesicherungstransportverordnung (EnSiTrV)**
am 30. August 2022 in Kraft getreten
2. **Revision der Richtlinie über die Zertifizierung von
Triebfahrzeugführern (2007/59/EG)**
3. **Änderung** von nationalen Vorschriften zum
Triebfahrzeugführerschein

2. Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (2007/59/EG)

- **Ankündigung der EU-Kommission, die Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (2007/59/EG) zu überarbeiten**
 - 1. Folgenabschätzung der Europäischen Kommission vom 11. Januar 2022 („Sondierung“)**
 - Hintergrund:
 - i. Unterschiedlichkeit der Zertifizierungssysteme in den EU-Mitgliedsstaaten und Eisenbahnunternehmen
 - ii. Zertifizierungsanforderungen für Tf veraltet und unzweckmäßig
 - 2. Öffentliche Konsultation zur Überarbeitung der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (1.6. – 30.09.2022)**

2. Zielsetzung der EU-Kommission

Schaffung eines **modernen Zertifizierungssystems**, das ...

- den **künftigen Anforderungen der Tf** gerecht wird
- eine **größere Konvergenz** zwischen den Mitgliedsstaaten herstellt
- die **Mobilität von Tf** zwischen den Mitgliedsstaaten und EVU ermöglicht
- das **hohe Eisenbahnsicherheitsniveau** gewährleistet

2. Zeitplan

- **8. September 2022:** Workshop der EU-Kommission
- **30. September 2022:** Fristablauf/ Stellungnahme zur öffentlichen Konsultation
- **Q4/ 2022:** Vorlage des Kommissionsvorschlags (Richtlinie ODER Verordnung?)
- **2023:** Annahme des Kommissionsvorschlags im ordentlichen EU-Gesetzgebungsverfahren

2. Stellungnahme des VDV vom 08. Februar 2022 (Beitrag/ Sondierung)

Kernpunkte der Revision aus VDV-Sicht:

- **Digitalisierung** sowie Verfahrensvereinfachung und **Abbau bürokratischer Anforderungen**
- Sicherstellung der **Mobilität und Einsatzfähigkeit der Tf**
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für **einheitliche und vergleichbare Ausbildungs- und Prüfungsverfahren**
- Vereinfachung der **Regelungen zur Sprachkenntnis der Tf**

1. **Energiesicherungstransportverordnung (EnSiTrV)**
am 30. August 2022 in Kraft getreten
2. **Revision der Richtlinie über die Zertifizierung von
Triebfahrzeugführern (2007/59/EG)**
3. **Änderung** von nationalen Vorschriften zum
Triebfahrzeugführerschein

3. Änderung der TfV/ TfPV: Verbändeanhörung (30.08. – 30.09.2022)

Referentenentwurf des BMDV vom 30.08.2022:

- Anpassungsbedarf an Europäischen Rechtsrahmen
- **Verpflichtender Einsatz von Simulatoren** in der Ausbildung
- **Befristete Anerkennung von Ärzten und Psychologen** für die Durchführung von **Tauglichkeitsuntersuchungen**

Ausgewählte Schwerpunkte des Fachbereichs Eisenbahnbetrieb

- Streckenkompatibilität (RCC)
- ERMTS/ ETCS
- Betriebsregelwerk
- VDV- Schriften
- VDV- Mitteilungen

Streckenkompatibilitätsprüfung

Route Compatibility Check (RCC) nach Ril (EU) 2016/ 797

Umsetzung in Deutschland

Artikel 21

Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen

(2) Der Antragsteller gibt in seinem Antrag auf Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs das Gebiet an, in dem das Fahrzeug eingesetzt wird. Der Antrag enthält den Nachweis dafür, dass die **technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz im Verwendungsgebiet** geprüft worden ist.

(3) Der Antrag auf eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen wird ergänzt durch ein Dossier zu dem betreffenden Fahrzeug oder Fahrzeugtyp und Unterlagen, mit denen Folgendes nachgewiesen wird:

[...]

d) die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz im Verwendungsgebiet nach Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie, **festgestellt aufgrund der einschlägigen TSI** und gegebenenfalls der **nationalen Vorschriften**, der Infrastrukturregister und der CSM zur Risikobewertung gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2016/798.

RCC: Erarbeiten einer praktikablen Vorgehensweise

Erster Austausch mit AEB, AFF, DB Fernverkehr und DB Regio im Sommer 2022

Ziel: Erarbeitung einer systematisierten Prüfung der durch die Richtlinie vorgegebenen 39 Parameter

Dabei Unterteilung in

- Parameter, die bei der Zulassung zu prüfen sind
- Prüfung gegen harmonisierte Parameter im Einsatzgebiet des Landes
- Parameter, die von allen Fahrzeugen im Verwendungsgebiet eingehalten werden (EBO)
- Parameter für die regelmäßige streckenbezogene Prüfung

ETCS aktuell

Aktivitäten von VDV und DSD

ETCS – Sachstand Digitale Schiene Deutschland (DSD)

- Finanzierung
 - vom BMDV sind 11 Mrd Euro für den Roll- Out im Korridor SCAN – MED, den Flächen- Roll- Out ETCS, die Fahrzeugumrüstung sowie die Umrüstung von GSM-R auf FRMCS beantragt worden
 - Der Haushalt 2023 sieht nur zusätzliche 1,9 Mrd. Euro für 2023- 2032 für den Titel ERTMS vor.
- Anschluss von betroffenen NE beim ETCS- Rollout
 - DB Netz AG hat „Pilot-“ Anschlüsse indentifiziert, die Muster für die ETCS- Einbindung einer NE sein sollen.
 - Beim digitalen Knoten Stuttgart wird es in der dritten Baustufe Betroffenheiten von NE geben.
- Forderungen des VDV
 - keine neuen technischen und betrieblichen Grenzen zu NE und bei Grenzbetriebsstrecken
 - ein Standard, aber angemessene Lösungen für jeden Verkehrszweck
 - Herausforderungen und Fragen
 - Bei der „Rollout-Planung“ der DB Netz AG sind alle anschließenden Bahnen mit zu berücksichtigen
 - Neufassung EIAV i. S. §§ 13 u. 38 (9) AEG: Aufnahme von Vorratsklauseln für die ETCS- Ausrüstung
 - Für NE- EIU werden Finanzierungsinstrumente erforderlich
 - Benennung einer zentralen Stelle für zentrale Aufgaben

ETCS – mögliche Szenarien für die Ausrüstung von NE

- Szenario **A**: NE-Bahn wird nicht mit ETCS ausgerüstet, Flankenschutz erforderlich
 - a. Übergang als Zugfahrt möglich
 - b. Übergang nur als Rangierfahrt
 - c. Übergang Zugfahrt/Rangierfahrt in der Schnittstelle
- Szenario **B**: NE-Bahn wird mit ETCS L1 FS ausgerüstet
 - Transition erforderlich, Lastenheft, FV usw. für L1 FS erforderlich
- Szenario **C**: NE-Bahn rüstet selbst mit ETCS L2oS aus und betreibt die Anlagen selbst.
 - GSM-R für NE-EIU nicht verfügbar, eigenes RBC und Schnittstelle RBC
- Szenario **D**: NE-Bahn wird mit ETCS L2oS ausgerüstet; Bau, IH u. Betriebsführung durch DB Netz AG
 - Betriebsführungsvertrag & vertragl. Abgrenzung der Gewerke erforderlich

VDV- Veröffentlichungen

Schriften/ Mitteilungen

BRW- Betriebsregelwerk, Aktualisierung A06

- Termine
 - Juli 2022: Gelbdruckverfahren (Stellungnahmeverfahren, bis 15.8.22)
 - Herbst 2022: Auslieferung der PDF-Datei der A 06 zum BRW
 - Frühjahr 2023: Druckstücke der A 06 zum BRW stehen zur Verfügung
 - Dezember 2023: Inkraftsetzung der A 06 zum BRW in den EVU

- Begleitet wird die Veröffentlichung der A06 zum BRW durch die Veröffentlichung der VDV- Mitteilung 7511: „Nachweis gemäß CSM-RA zur Einführung der Aktualisierung 6 des Betriebsregelwerks EVU des VDV (BRW)“

VDV- Schrift 555, Elektrifizierung von NE- Bahnen

- Der Fachbereich EB begleitet die Erstellung einer VDV- Schrift für die Planung, den Bau und die Instandhaltung von Oberleitungsanlagen.
- Prämisse: Alternative zum DB- Regelwerk unter Ausschöpfung der Bandbreite technischer Regeln
- Inhalte:
 - Berücksichtigung betrieblicher Aspekte und betroffener Gewerke
 - Innovative und kostengünstige Mastgründungen
 - Arten von Masten
 - Bauarten von Quertragwerken
 - Bauarten der Kettenwerke
 - Organisation der Instandhaltung
- Gelbdruckverfahren im 4. Quartal 2022

VDV- Mitteilung 3319/ Rundschreiben zu Lang- Lkw

- Im UA BÜ wurde eine Mitteilung im Entwurf zu Lang- Lkw erarbeitet:
- **Grund:** Im Rahmen einer im Frühjahr 2021 durchgeführten Umfrage des VDV (vgl. Rundschreiben VEV Nr. 18/2021 und VSTB Nr. 3/2021 vom 28.04.2021) wurde festgestellt, dass zumindest in einigen Fällen Routen nach § 2 LKWÜberlStVAusV für Lang-LKW freigegeben wurden, ohne dass ein an dieser Route liegender Betreiber von Bahnübergängen angehört wurde. dafür vorhandene Leitfaden wurde durch die im jeweiligen Fall zuständige Behörde augenscheinlich nicht oder nicht vollständig angewendet.
- **Der VDV regt an** (vgl. Rundschreiben **VSTB, VEV 17/2022; 20/202**), dass alle Betreiber von Bahnübergängen (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Straßenbahnen) prüfen, ob eigene Bahnübergänge in dem Routennetz der „Positivliste“ (Anlage zu § 2 Abs. 1 LKWÜberlStVAusV) enthalten sind:
 - Prüfung, ob eigene Bahnübergänge in dem Routennetz der „Positivliste“ (Anlage zu § 2 Abs. 1 LKWÜberlStVAusV) enthalten sind und
 - bei Bahnübergängen, die sich in den in § 2 Abs. 2 LKWÜberlStVAusV genannten Bundesländern befinden, Ermittlung, ob dort der Einsatz dieser Lang-LKW Typ 1 (bis 17,88 m Länge) konkrete Probleme für die Sicherheit des Betriebs des Bahnübergangs bereitet. Hierbei ist insbesondere die Prüfung der Schleppkurven angeraten.