

In dieser Ausgabe:

Ukraine: Alternativstrecke nach Moldawien vorfristig in Betrieb Seite 2

Infrastruktur: Verwaltungsgerichte sollen schneller werden Seite 2

Verkehrspolitik: Klatsche für BMDV-Klimaschutzprogramm Seite 2

Güterverkehr: 1. Praxistag von „Die Güterbahnen“ für Medien Seite 3

Unternehmen: Go-Ahead kommt in neue Hände Seite 3

Infrastruktur: Betonschwellen-Inspektion nähert sich Abschluss Seite 4

EDITORIAL



Eine Verordnung für das reine Gewissen des BMWK

Cui bono, „wem nützt es?“ – das ist die Frage, die man den Machern der Energiesicherungstransportverordnung stellen muss. Es wimmelt von unbestimmten Begriffen, Abwägungsentscheidungen werden auf die Netzbetreiber abgewälzt, wirksame Missbrauchskontrolle fehlt und die Entschädigungsregelungen dürften nur mit zwei zgedrückten Augen mit Artikel 14 des Grundgesetzes vereinbar sein.

Dass die handwerklich stümperhafte Verordnung dennoch im Hauruckverfahren durchgepeitscht wurde, ist wahrscheinlich der Tatsache geschuldet, dass sich das Bundeswirtschaftsministerium nicht im Energienotfall vorwerfen lassen wollte, mit leeren Händen bezüglich der Transporte dazustehen. Besser es scheitert an fehlenden Wagen, Loks und Personal als an fehlendem Vorrang für theoretisch denkbare Züge.

In der Praxis dürfte die Verordnung sowieso kaum eine Rolle spielen. Für Mineralölverkehre werden schon jetzt die Trassen kurzfristiger geordert als es die Verordnung verlangt – ohne großes Geschrei übrigens, wenn Wunschtrassen nicht gewährt werden. Alle übrigen potenziellen Interessenten dürften durch bürokratischen Aufwand und Rechtsunsicherheit bezüglich eventueller Schadenersatzforderungen abgeschreckt werden.

Matthias Roeser



Rheincargo transportiert nicht nur Braunkohle, sondern springt auch bei Niedrigwasser ein.

Kabinett beschließt Vorrang für dringende Energiezüge

Güterverkehr Das Bundeskabinett hat am Mittwoch die umstrittene Energiesicherungstransportverordnung (EnSi-TrV) verabschiedet, mit der angesichts von Gasknappheit und Niedrigwasser dringenden Kohle- und Mineralöltransporten Vorrang bei der Trassenzuteilung eingeräumt werden soll. Im Extremfall sollen die Betreiber der Schienenwege dafür auch bereits anderen Verkehren zugesagte Trassen kündigen können (siehe Seite 3).

Trotz einzelner Nachbesserungen gegenüber dem Referentenentwurf hält die Bahnbranche an ihrer grundsätzlichen Kritik an der Verordnung fest. Sowohl Mofair als auch „Die Güterbahnen“ (NEE) bemängeln, dass es in der Verordnung von unbestimmten Rechtsbegriffen nur so wimmelt. „Selbst für viele ‚Energiezüge‘ wird Vorfahrt per Verordnung wenig Nutzen bringen“, prognostiziert „Güterbah-

nen“-Geschäftsführer Peter Westenberger. Limitierender Faktor seien vor allem fehlende Kapazitäten bei Wagen – insbesondere für Kohle – und abgestuft Lokomotiven und EVU-Personal, ferner die baustellen- und störungsbedingten Verzögerungen sowie auch auf Teilabschnitten fehlende Trassenkapazität in der Infrastruktur, nicht jedoch eine generell zu geringe Netzkapazität.

Auf massive Ablehnung stößt die Entschädigungsregelung, falls Trassen gekündigt werden. Sie knüpft an Vorschriften im Energiesicherungsgesetz an (Paragrafen 11 und 12 EnSiG) und schließt Schadenersatz aus. Das NEE fordert, es müsse eine unstrittige und präzise Anspruchsgrundlage geschaffen werden, „dass der einem EVU entstehende Schaden vollständig, das umfasst auch Folgeschäden bei der Rückfahrt/Leerfahrt im Anschluss an die verunmöglichte Fahrt, ersetzt wird“. *weiter auf Seite 3*

Alternativstrecke Ukraine–Moldawien vorfristig in Betrieb

Güterverkehr Die ukrainische Staatsbahn Ukrzaliznytsia (UZ) hat am Montag nach eigenen Angaben den Betrieb auf der rund 23 Kilometer langen Grenzstrecke von Berezine ins moldawische Basarabasca wieder aufgenommen. Der letzte Zug war dort 1999 gefahren.

Der Wiederaufbau war erst Ende Juni zwischen den beiden Staaten vereinbart worden und sollte eigentlich erst im Herbst abgeschlossen werden (PriMa Express 13/2022). „Gemäß den Traditionen der Kriegszeit haben die Bahnarbeiter alle Arbeiten vor dem Termin abgeschlossen“, sagte UZ-Chef Oleksandr Kamyshin zur Eröffnung. Auf rund 23 Kilometern Strecke wurden das Planum saniert, neue Gleise mit Betonschwellen verlegt und 14 Brücken repariert.

Mit dem Lückenschluss können zum einen Züge aus Richtung Odessa ohne großen Umweg die Donauhäfen Reni und Galati erreichen; zum anderen können Züge aus dem westlichen Binnenland zum Do-



GRAFIK: UKRZALIZNYTSIA

nauhafen Izmail gelangen, ohne über die von russischem Raketenbeschuss bedrohte fragile Verbindung über die Dniester-Mündung fahren zu müssen. Der ukraini-

sche Infrastrukturminister Oleksandr Kubrakov erwartet, dass in dieser Region 2022 zehn Millionen Tonnen Güter bewegt werden können. *roe*

BMDV muss Klimaschutz-Sofortprogramm nachbessern

Verkehrspolitik Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) muss seine Vorschläge für ein Klimaschutz-Sofortprogramm deutlich überarbeiten, um die Zielverfehlung von 2021 zu korrigieren und zeitnah wieder auf den Zielpfad zu kommen. Zu diesem Schluss kommt der Expertenrat für Klimafragen (ERK). Der Verkehrsbereich hatte 2021 drei Millionen Tonnen CO₂ mehr verursacht als zulässig. Die vom BMDV vorgeschlagenen Maßnahmen sehen vor, bis 2030 insgesamt 14 Millionen Tonnen CO₂ einzusparen, aber erst 2030 die maximale Wirkung von drei Millionen Tonnen pro Jahr zu erreichen. „Der Expertenrat stellt damit fest, dass das vom BMDV vorgeschlagene Sofortprogramm laut eigener Einschätzung des BMDV zwar emissionsmindernde Wirkung entfaltet, aber nicht die Bedingung an ein Sofortprogramm gemäß § 8 Abs. 1 KSG erfüllt“, resümiert der ERK.

Das Bundeswirtschaftsministerium teilte mit, es werde die Ergebnisse des ERK-Prüfberichts in die derzeit laufenden Abstimmungen zum Entwurf des umfassenden Klimaschutzsofortprogramms einbringen. *roe*

Bund will Verwaltungsgerichtsverfahren beschleunigen

Infrastruktur Die Bundesregierung will die Verwaltungsgerichtsverfahren für bedeutende Infrastrukturvorhaben beschleunigen. Der Referentenentwurf für ein entsprechendes Planungsbeschleunigungsgesetz sieht unter anderem vor, in den Verfahren, die erstinstanzlich vor Oberverwaltungsgerichten geführt werden – das betrifft zum Beispiel Neu- und Ausbauprojekte des Bundesverkehrswegeplans – spätestens zwei Monate nach Eingang der Klageerwidmung eine Art „Runden Tisch“ unter Vorsitz des Richters oder Berichterstatters einzuberufen. Dort sollen Sach- und Streitstand erörtert und Möglichkeiten zur gütlichen Beilegung ausgelotet werden. Falls das nicht gelingt, soll bei diesem Treffen der weitere Verlauf des Prozesses strukturiert werden. Obstruktion durch Trödelerei der Kläger soll ebenfalls erschwert werden. „Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldi-

gungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.“

Bei der Entscheidung über die aufschiebende Wirkung einer Klage darf das Gericht Form- oder Abwägungsfehler, die offensichtlich in absehbarer Zeit behoben sein werden, außer Acht lassen. Das Gericht darf auch eine Frist setzen.

Bei der Abwägung der Folgen einer aufschiebenden Wirkung muss das Gericht berücksichtigen, ob dem Projekt per Gesetz bescheinigt wurde, im „überragenden öffentlichen Interesse“ zu liegen. Das betrifft derzeit zum Beispiel die LNG-Terminals, ist aber auch für Maßnahmegesetze für Bundesverkehrswege im Gespräch.

Die Planungsrechtsexpertin Julia Chladek zeigte sich in einer ersten Einschätzung in der „Legal Tribune Online“ skeptisch, ob das Gesetz sein Ziel erreicht oder den strengen Anforderungen des europäischen Umweltrechts standhält. „Die Regelungen zur Zurückweisung von Beweismitteln und zur Klagebegründungsfrist erinnern jedoch stark an Zeiten der materiellen Präklusion, die der EuGH in einem Grundsatzurteil vom 15. Oktober 2015 für europarechtswidrig erklärt hatte.“ *roe*

Fortsetzung von Seite 1

Schadenersatzpflichtig müsse der Begünstigte sein – also das EVU mit der Vorrangtrasse beziehungsweise dessen Auftraggeber. Hingegen sieht Mofair ausschließlich die öffentliche Hand in der Pflicht. „Muss nämlich ein SGV-EVU befürchten, aufgrund einer erhaltenen Bevorrechtigung gegenüber anderen EVU schadenersatzpflichtig zu werden, könnte es zu dem Ergebnis kommen, besser keine Energietransporte anzubieten.“ Das NEE erwartet, dass der Versuch, „berechtigte Schadenersatzansprüche von Zugbetreibern auszuschließen, deren bestehende Nutzungsverträge durch DB Netz zugunsten von Energiezügen gekündigt werden“, vor Gericht landen wird.

In die Verordnung aufgenommen wurde jedoch die Forderung der Verbände, die

im Referentenentwurf vorgesehene Mindestbestellfrist von fünf Tagen für Vorrangzüge deutlich zu verlängern. Sie beträgt nun zehn Tage. „Wir halten die schon mit der üblichen Ausgabe von Fahrplänen im flexiblen Güterverkehr/Gelegenheitsverkehr bzw. im Störfall überforderte Organisation der DB Netz AG für nicht leistungsfähig genug, die Prüfungen des § 3 sach- und zeitgerecht durchzuführen, insbesondere wenn als Minimalfrist nur fünf Tage zur Verfügung stehen“, hatten „Die Güterbahnen“ geschrieben. Vor allem angesichts des vorgesehenen Koordinierungsverfahrens – das normalerweise nur bei Erstellung des Jahresfahrplans angewandt wird – sei mehr Zeit nötig, erläuterte Westenberger. *roe*

Die EnSiTrV im Detail

Güterverkehr Die Energiesicherungs-transportverordnung (EnSiTrV) sieht vor, dass die Betreiber der Schienenwege bereits zugewiesene Trassen und Nutzungen von Serviceeinrichtungen im Ausnahmefall zugunsten priorisierter Transporte von Öl, Kohle und Großtransformatoren kündigen dürfen.

Bei Nutzungskonflikten sollen die Infrastrukturbetreiber zunächst prüfen, ob der gewünschte Transport auch bis zu zwei Stunden vorher oder später nach der Wunschzeit fahren kann. Falls es dennoch bei Nutzungskonflikten bleibt, müssen sie Anträge und bestehende Verträge koordinieren.

Erst wenn eine einvernehmliche Regelung zwischen den Zugangsberechtigten nicht möglich ist, dürfen bestehende Verträge fristlos gekündigt werden. Die Betreiber müssen in solchen Fällen unverzüglich die Bundesnetzagentur informieren und dem von der Kündigung Betroffenen ein Ersatzangebot machen. Entschädigungen richten sich nach dem Energiesicherungsgesetz, darüber hinausgehender Schadenersatz ist ausgeschlossen.

Zulässig ist eine vorrangige Kapazitätszuweisung nur dann, wenn andernfalls der Stillstand einer Mineralö Raffinerie, der Leerstand eines Tanklagers oder der Stillstand einer

Anlage droht, die zur Gaseinsparung auf einen anderen Brennstoff umsteigen will. Anders als im Referentenentwurf ist jetzt auch für die Versorgung regulär laufender Kraftwerke Vorrang vorgesehen, nicht nur für Kraftwerke der Netzreserve, wenn deren Mindestvorräte aufgestockt werden müssen oder ihr Stillstand droht. Die Zugangsberechtigten müssen das in geeigneter Form belegen. Die Netzagentur darf diese Nachweise prüfen.

Um die Auswirkungen auf den übrigen Schienenverkehr gering zu halten, müssen die Zugangsberechtigten mindestens zehn Tage im Voraus Last- und Leerlauf sowie benötigte Kapazität in Serviceeinrichtungen gleichzeitig anmelden. Der Netzbetreiber leitet den Bedarf an Kapazität an die jeweils betroffenen Betreiber von Serviceeinrichtungen weiter.

Ein betrieblicher Vorrang – im Sinne einer Express-Trasse – ist nicht Gegenstand der Verordnung. Allerdings bereitet die DB eine entsprechende Änderung ihrer Dispositionsrichtlinien vor.

In der Anlage enthält die Verordnung rund 500 konkrete Relationen („Energiekorridor-Netz“), für die Vorrangtransporte angemeldet werden dürfen. Falls unvermeidlich, dürfen in Vorrangtransporten auch laute Güterwagen eingesetzt werden. *thr/roe*

Erfolgreicher erster Praxistag der „Güterbahnen“

Güterverkehr Am ersten Praxistag des Verbandes „Die Güterbahnen“ bei der HVLE in Elstal bei Berlin haben am Dienstag neun Journalisten teilgenommen. Nach einer Begrüßung durch den HVLE-Chef und Verbands-Vorstandsvorsitzenden Ludolf Kerkeling führte Güterbahnen-Geschäftsführer Peter Westenberger die Teilnehmer in die Branche und ihre Besonderheiten ein. Breiten Raum nahm die geplante Verordnung zum Vorrang von Energietransporten ein.

Im Praxisteil folgte eine Mitfahrt auf einer Rangierlok im Rangierbahnhof RLC Wustermark zu einem Stellwerk, auf dem sowohl elektromechanische Technik aus dem Jahr 1912 als auch elektronische Technik aus dem Jahr 2012 im Einsatz sind. Der Bau eines digitalen Stellwerks ist aber bereits beschlossen. *roe*



Praxisfragen an Standortleiter Fabian Wirth

FOTO: ROESER

Go-Ahead stimmt Übernahme durch Kinetic und Globalvia zu

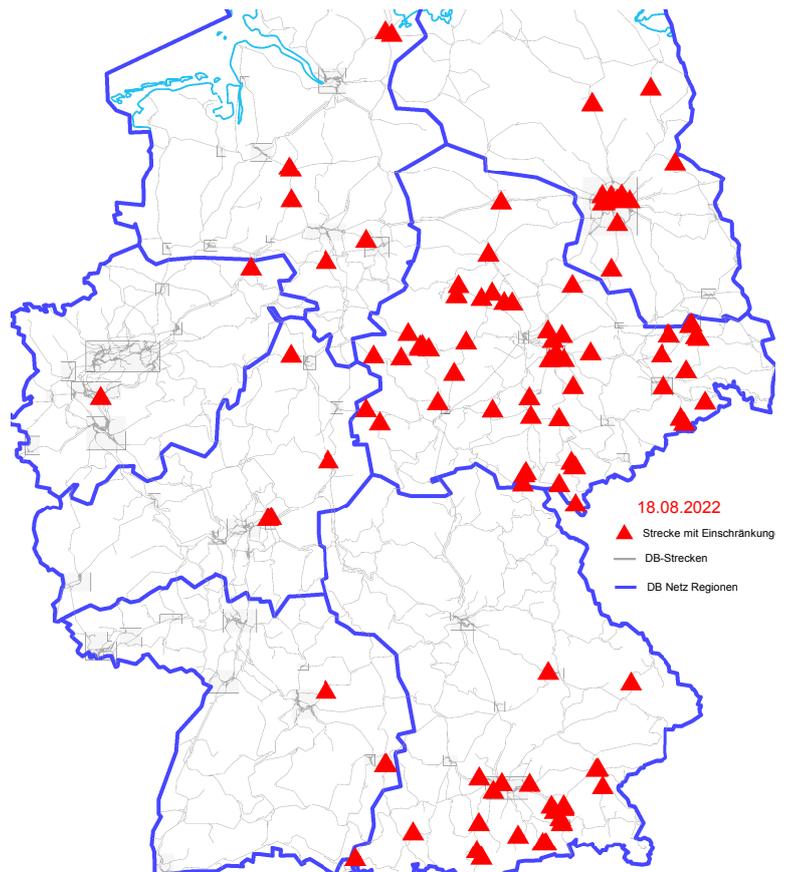
Unternehmen Die Hauptversammlung der Go-Ahead-Gruppe hat am 16. August dem Übernahmeangebot von Kinetic und Globalvia zugestimmt. Die Bieter hatten angesichts des Kursanstiegs der Go-Ahead-Aktien ihr Angebot Anfang August nachgebessert und zahlen nun 15,50 Pfund pro Aktie. Das bedeutet einen Unternehmenswert von knapp 670 Millionen Pfund. Zuvor hatte der australische Verkehrskonzern Kelsian sein Angebot zurückgezogen. Die Transaktion soll nach einem Bericht der spanischen Wirtschaftszeitung Cinca Dias im Oktober finalisiert werden.

Kinetic ist nach eigenen Angaben der größte Buskonzern in Australien und Neuseeland. Globalvia ist ein Verkehrsinfrastrukturunternehmen mit Sitz in Madrid und Aktivitäten auf der iberischen Halbinsel, in Lateinamerika, den USA und Irland. *roe*

Betonschwellen-Inspektion bis Ende August abgeschlossen

Infrastruktur Die Deutsche Bahn will ihre Sonderinspektion von möglicherweise maroden Betonschwellen bis Ende August abschließen. Seit Juli würden Experten der DB bundesweit rund 200.000 Schwellen eines bestimmten Bautyps und Herstellers prüfen, teilte das Unternehmen mit. In Branchenkreisen wird unter Bezug auf den Hersteller Leonhard Moll auch von „Moll-Schwellen“ gesprochen. Anlass für die Sonderinspektion war eine Zugentgleisung bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni. Daraufhin hatte die DB vorsorglich entschieden, baugleiche Schwellen im Netz zu untersuchen. Erste vorläufige Erkenntnisse aus technischen Gutachten legten nun den Verdacht nahe, dass ein Herstellerfehler in Form von „Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit“ vorliegt.

Dort, wo die Experten Auffälligkeiten entdeckt haben, hat die DB Langsamfahrstellen eingerichtet. Vereinzelt seien auch Streckenabschnitte gesperrt worden. Betroffen sind schwerpunktmäßig die Bundesländer Bayern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Auf ersten Strecken hat die DB die Schwellen bereits austauschen können, für rund 90 Prozent der betroffenen Streckenabschnitte sind bereits konkrete Bautermine eingeplant. Ziel ist es, dass nahezu alle betroffenen Strecken bis Ende des Jahres wieder regulär befahrbar sind. *roe*



GRAFIK: DB

ANZEIGE

ALPHATRAINS.EU

ALPHA  **TRAINS**

YOUR BUSINESS RIGHT ON TRACK



BETTER TOGETHER!

20.-23. September 2022
Berlin
Hall A / City Cube 510



Termine

Tag der Schiene

16./17. September 2022
bundesweit an verschiedenen Orten
www.bmvi.de
www.allianz-pro-schiene.de

InnoTrans 2022

20.–23. September 2022
Berlin
www.innotrans.de

IAA Transportation

20.–25. September 2022
Hannover
www.iaa-transportation.com

3. BME/VDV-Gleisanschlusskonferenz

6.–7. Oktober 2022
Köln
www.vdv-akademie.de

13. Internationale Ausstellung für Eisenbahntechnik (13e Salon International de l'Industrie Ferroviaire/SIFER)

28.–30. März 2023
Lille/Frankreich
www.sifer-expo.com

RailTech Europe

Juni 2023
Brüssel/Belgien
www.railtech-europe.com

Weitere Terminhinweise:
www.privatbahn-magazin.de
www.zukunftsbranche-bahn.de

Impressum

Verlag:

Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG
Eingetragen im Handelsregister Lüneburg:
HRA 200919
pers. haft. Ges.: Bahn-Media Verwaltungs-GmbH
Lüneburg HRB 201912

Geschäftsführer:

Dipl.-Volksw. Christian Wiechel-Kramüller
USt-IdNr.: DE264819031

St.-Nr.: 47/200/32000
Salzwedeler Straße 5, D-29562 Suhlendorf
Telefon 05820 970177-0
Telefax 05820 970177-20
www.privatbahn-magazin.de

Herausgeber:

Dr. Ansgar Burghof
Prof. Dr. Uwe Höft
Christian Wiechel-Kramüller (v. i. S. d. P.)

Personalien

Oliver Lehmann ist Head of Logistics der Neska



Oliver Lehmann hat bei der HGK-Tochter Neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH die neu geschaffene Position des Head of Logistics angetreten. In dieser Funktion übernimmt er die operative Leitung der Logistik-Standorte und berichtet an die Neska-Geschäftsführung. Oliver Lehmann ist studierter Diplom-Kaufmann und verfügt über eine langjährige Führungserfahrung bei namenhaften Unternehmen der Konsumgüter-, Lebensmittel- und Chemie-Industrie. Lehmann fungiert auch als Geschäftsführer der auf logistische Dienste ausgerichteten Neska-Unternehmen „UCT Umschlag Container Terminal GmbH“ und „Pohl & Co. GmbH“.

Gwendoline Cazenave wird CEO der Eurostar Group



Gwendoline Cazenave wird zum 1. Oktober 2022 CEO der Eurostar-Gruppe. Sie folgt auf Jacques Damas, der Eurostar seit Oktober 2020 sowie seit 1. Mai 2022 die Eurostar-Holding führt. Cazenave ist seit zwei Jahren Partnerin in der Anwaltskanzlei Oliver Wyman und bearbeitet dort Themen der französischen und europäischen Verkehrs- und Dienstleistungssektoren mit besonderem Schwerpunkt auf dem Eisenbahnsektor. Zuvor war sie als Managerin Direktorin des TGV Atlantique, Finanz-, Strategie- und Rechtsdirektorin von SNCF Voyages und nahm verschiedene strategische Verantwortlichkeiten innerhalb der TER-Aktivitäten (Transport express régional) wahr.

FOTOS: HGK, OLIVER WYMAN

ANZEIGE

Bahn-Media ■ Verlag

Erfolg braucht Informationen

Der Bahn-Media Verlag bietet Publikationen über Bahnen, Mobilität und Logistik.

Wir suchen einen

Nachwuchsredakteur (m/w/d)

– auch als Quereinsteiger –

- Du bist sicher in der deutschen Rechtschreibung und schreibst gerne?
- Du hast studiert, zumindest ein bisschen?
- Englisch ist für dich keine fremde Sprache?
- Du bringst ein grundsätzliches Verständnis für technische und wirtschaftliche Zusammenhänge mit, interessierst dich vielleicht für den Verkehrssektor und idealerweise den Schienenverkehr?
- Du hast eventuell schon erste journalistische Erfahrung?

Dann möchten wir dich kennenlernen. Wir, der Bahn-Media Verlag, sind ein Fachverlag mit Firmensitz in Suhlendorf bei Uelzen und einem Redaktionsbüro mitten im Berliner Regierungsviertel. Wir produzieren Fachpublikationen rund um das Thema Eisenbahn und öffentlicher Verkehr.

Erfahrene Redakteure – zum Teil selbst Quereinsteiger – arbeiten dich sorgfältig in die journalistische Praxis, die Themen der Branche und das Redaktionssystem ein. Wir schicken dich auch zu externen Ausbildern, damit du Gelegenheit bekommst, mal über den Tellerrand zu blicken. Wir wollen schließlich, dass du gut bist!

Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG

Personalabteilung
Salzwedeler Straße 5 | 29562 Suhlendorf
Telefon: 05820 970 177-10
E-Mail: orga@bahn-media.com
www.bahn-media.com
www.privatbahn-magazin.de

