

Landesgruppensitzung Frühjahr 2024



Bereich Eisenbahnverkehr

Entwicklung der Trassenpreise

Entwicklung der Trassenpreise

Bundesnetzagentur hat am 22.03.2024 das Trassenpreissystem 2025 genehmigt:

- Insgesamt: + 6 %
- SPFV: + 17,7 %
- SGV: + 16,2 %
- SPNV: + 0,6 %

Für den SGV und den SPFV sind derartige Steigerungen geschäftsschädigend. Dies gefährdet die beabsichtigte Verkehrswende. Die mittelfristige Entwicklung der Trassenpreise ist zudem nicht mehr zuverlässig kalkulierbar.

Hinzu kommt beim SGV die satrke Reduzierung bei der Trassenpreisförderung.

Konsequenzen:

- Protest beim Minister: Forderung nach fairen und kalkulierbaren Trassenpreisen, zwischenzeitlich Kompensation durch Trassenpreisförderung
- Erarbeitung eines eigenen Trassenpreissystems mit fairer Kostenanlastung und Berücksichtigung der Belastbarkeit

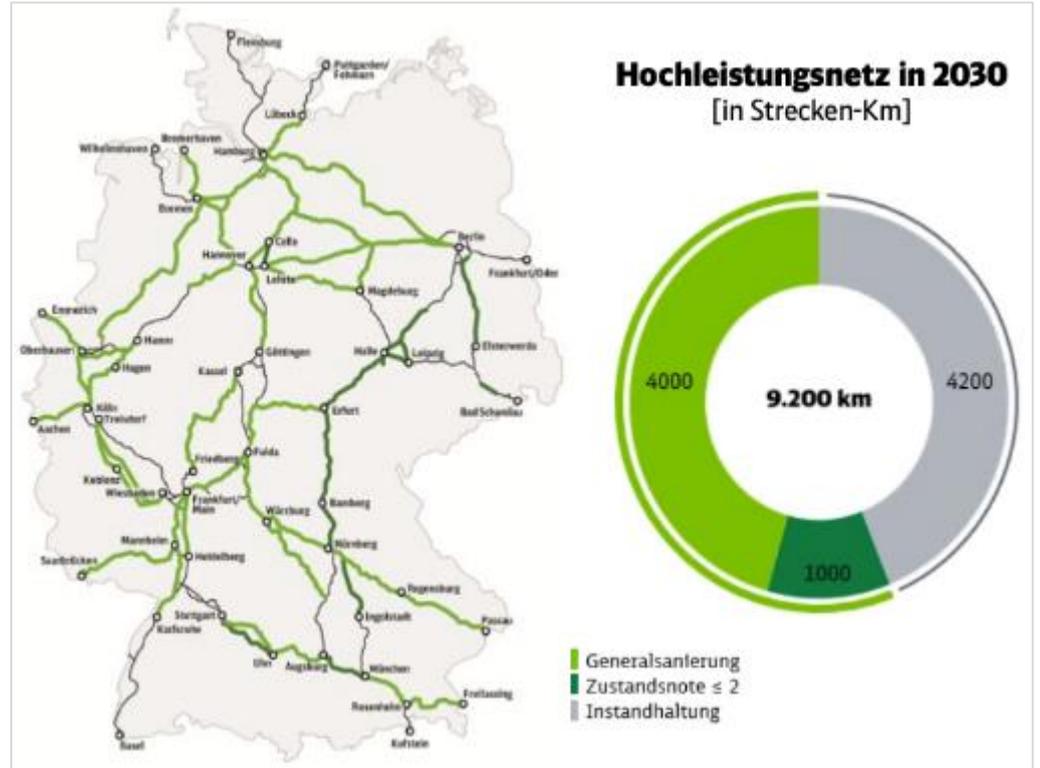
Generalsanierung Hochleistungskorridore

Konzept und Planung

Konzept und Planung

Zur Erinnerung:

- 40 Hochleistungskorridore zwischen 2024 und 2030
- Lange Baustellen für Sanierung und Ausbau
- Monatelange Vollsperrungen
- Alle Gewerke parallel
- Inklusive Sanierung von Bahnhöfen als Zugangsorte zum System Bahn



Quelle: DB InfraGO

Konzept und Planung

2024

→ Frankfurt – Mannheim

2025

→ Hamburg–Berlin

→ Emmerich–Oberhausen

2026

→ Hagen–Wuppertal–Köln

→ Troisdorf–Koblenz

→ Koblenz–Wiesbaden

→ Nürnberg–Regensburg

→ Obertraubling–Passau

2027

→ Lübeck–Hamburg

→ Bremerhaven–Bremen

→ Lehrte–Berlin

→ Hamm–Düsseldorf–Köln

→ Frankfurt/Main–Heidelberg

→ München–Rosenheim

→ Rosenheim–Salzburg

2028

→ Bremen–Hamburg

→ Nordstemmen–Göttingen

→ Uelzen–Stendal

→ Stendal–Magdeburg

→ Hagen–Unna–Hamm

→ Köln–Bonn–Koblenz

→ Koblenz–Mainz

→ Bebra–Fulda

→ Würzburg–Nürnberg

2029

→ Hamburg–Hannover

→ Bremen/Rotenburg–Wunstorf

→ Lehrte–Groß-Gleidingen

→ Bebra–Erfurt

→ Aachen–Köln

→ Forbach–Ludwigshafen

→ Stuttgart–Ulm (Altbaustrecke)

2030

→ Bremen–Osnabrück

→ Osnabrück–Münster

→ Münster–Recklinghausen

→ Minden–Wunstorf

→ Weddel–Magdeburg

→ Kassel–Friedberg

→ Würzburg–Ansbach–Treuchtlingen

→ Mannheim–Karlsruhe

→ Ulm–Augsburg

Generalsanierung Hochleistungskorridore

Herausforderungen und VDV-Aktivitäten

Herausforderungen und VDV-Aktivitäten

ETCS – only Ausstattung ab 2028 für alle Sanierungen, auch im Rahmen der Generalsanierung

- keine abschließende Rolloutstrategie für ETCS
- keine Finanzierung des Rollouts der onboard-units

→ VDV-Aktivitäten:

- Sondersitzung der Eisenbahnverwaltungsräte
- Aktualisierung des ETCS-Positionspapiers
- Politische Ansprache in Gremien und individuellen Formaten
- Schwerpunktthema auf der diesjährigen VDV-PK

Herausforderungen und VDV-Aktivitäten

SPNV wird auf betroffenen Strecken komplett eingestellt – beispielloser SEV

- Unmöglichkeit des Erbringens der Verkehrsleistung
- Strafzahlung für unverschuldete Folgen des SEV und Wegfall Bestellerentgelt
- Fehlendes Kompensationsmodell für SPNV-EVU in Bezug auf Fixkosten
- Ungeklärte Finanzierung des SEV

→ **VDV-Aktivitäten:**

- Sondersitzung der Eisenbahnverwaltungsräte mit InfraGO
- Briefe an Haushaltspolitiker im Bundestag und Führungsebene im BMDV
- Notwendigkeit der betroffenen EVU mit Bestellern ins Gespräch zu kommen!

Herausforderungen und VDV-Aktivitäten

Gleisanschließer an betroffenen Korridoren de facto abgeschnitten

- Kapazitätseinschränkungen
- Zugang über Baugleis
- kein Kompensationskonzept

→ VDV-Aktivitäten:

- Sondersitzung der Eisenbahnverwaltungsräte mit InfraGO
- Politische Ansprache in individuellen Formaten
- Direkte Ansprache der InfraGO im Rahmen monatlicher Arbeitsgruppen des Sektors

Herausforderungen und VDV-Aktivitäten

Weitläufige Umleiterstrecken für SGV

- Kapazitätseinschränkungen und zum Teil Nichtdurchführbarkeit von SGV auf einzelnen Strecken
- Unzureichende Ertüchtigung der Umleiterstrecken
- Traktionswechsel
- Längenbeschränkung

→ VDV-Aktivitäten:

- Berechnung der entstehenden Betriebserschwerniskosten im Rahmen eines Redaktionsteams
- Formulierung eines Finanzierungsinstruments für den Nachteilsausgleich
- Vorstellung des Konzepts ggü. Staatssekretär Theurer und beim Runden Tisch SGV im März 2024

Herausforderungen und VDV-Aktivitäten

Finanzengpass auf Grund KTF-Urteils aus November 2023

- Höhere Eigenkapitalerhöhung bei DB und Folgen für Trassenpreise
- Bisherige Finanzierung fällt – je nach Rechnung von €45 Mio. auf €27 Mio. – „Priorisierungsliste Sanierung“

BSWAG Novellierung und Moderne-Schiene-Gesetz stehen aus

- InfraGO handelt momentan unter Gesetzesfiktion

Fehlende Berücksichtigung der Güterbahnhöfe/Serviceeinrichtungen im Sanierungskonzept

→ VDV-Aktivitäten:

- Vertieftes Pressegespräch mit ausgewählten Journalisten geplant
- Begleitung der InfraGO im Rahmen von Sektorbeirat und Infraplan
- Individuelle Ansprache von Haushalts- und Verkehrspolitikern
- Geplante Erarbeitung eines neuen Trassenpreiskonzepts

Einzelwagen-Betriebskostenförderung

Aktueller Stand

12.02.2024, Köln
Georg Lennarz

299 Mio. € im Bundeshaushalt 2024 eingestellt

- Betriebskostenförderung für Einzelwagen und Wagengruppen (bis 15 Wagen pro Frachtbrief)
- Wagengruppen im kombinierten Verkehr auch förderfähig
- Bedienungen: Anfahren eines Gleisanschlusses, einer Ladestelle oder eines Güterterminals als Rangierfahrt
 - Gefördert wird jede einzelne Bedienung

Stufe	Gesamtbedienmenge p. a. in Anzahl der Wagen pro Gleisanschluss/ Ladestelle/ Güterterminal	Fördersatz in EUR je Bedienung
1	0 bis 500	900
2	501 bis 1.000	600
3	1.001 bis 1.500	360
4	1.501 bis 2.000	180

299 Mio. € im Bundeshaushalt 2024 eingestellt (2)

- Anschlussfahrten (= Zugfahrten)
 - mit mind. einem Güterwagen und max. 15 Güterwagen pro Einzelauftrag
 - Fördersatz je Trassen-km =
$$\text{Gesamtfördersumme} - \text{Förderlinie 1 (Bedienungen)} \div \text{prognostizierte Trassenkilometer}$$
 - Fördersatz wird für jedes Förderjahr neu berechnet
- Förderung erhält das EVU, das die Betriebsleistung tatsächlich durchführt
- Systembeschreibung des EVU ist Teil des Förderantrages
- VDV unterstützt EVU bei Antragstellung

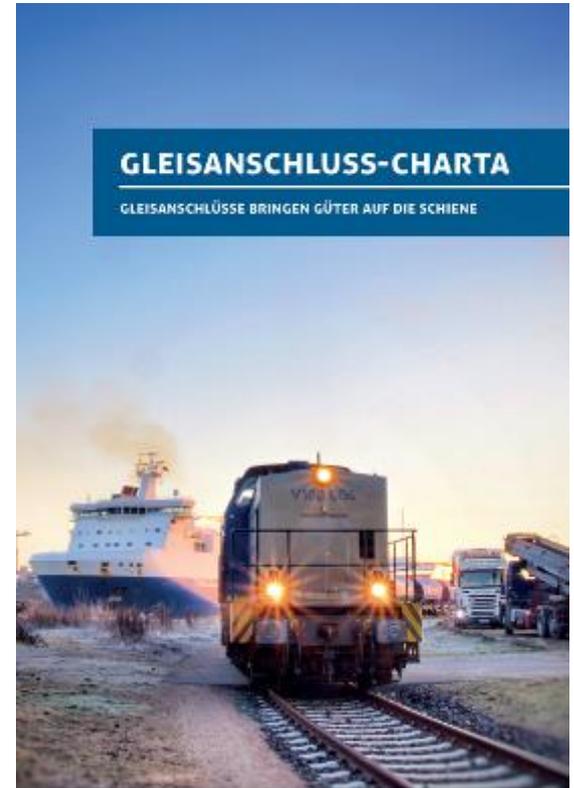
Gleisanschluss-Charta 2024

Aktueller Stand

12.02.2024, Köln
Georg Lennarz

Gleisanschluss-Charta 2024

- Löst die Gleisanschluss-Charta 2019 ab
- Übergabe an Bundesregierung am 31. Januar 2024 erfolgt
- Derzeit 57 Mitzeichner (Verbände, Vereinigungen, Initiativen, ...)
- Unternehmen / Institutionen können Unterstützer werden
- 97 Maßnahmenvorschläge und 13 Eigenmaßnahmen



Mitzeichner der Charta



Allianz pro Schiene e.V.



Arbeitsgemeinschaft Rohholz e.V.



BDG – Bundesverband der Deutschen Gebäuderei-Industrie e.V.



Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V. (bbs)



Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)



Bundesverband des Deutschen Gerblindefachgroßhandels e.V.



Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) e.V.



Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME)



Verband der öffentlichen Bundesverbände Öffentlicher Binnenhäfen e.V.



Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BgK) e.V.



Bundesverband Spedition und Logistik e.V. (DSLX)



Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e.V.



Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Eisengießereunternehmen e.V. (BDSV)



Bvse – Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V.



Bundesverband Agrarhandel und Vertrieb der Großhändler der Hamburger Börse e.V.



Deutsche GVG-Gesellschaft mbH



Deutsche Säge- und Holzindustrie Bundesverband e.V. (DSH)



Deutscher Bienenfachtverband e.V.



Deutscher Forstwirtschaftsrat e.V.



Deutscher Röllfellenverband e.V. (DRV)



Deutscher Schlitz- und Gewindevband (DStGB)



Deutscher Städtetag



Deutscher Verband Flüssiggas e.V. (DVFG)



Deutsches Verkehrsforum e.V. (DVF)



DIE PAPIERINDUSTRIE e.V.



ERFA Gleisanschluss GmbH



Fachvereinigung Stahlflanschen e.V.



Forum für Verkehr und Logistik e.V.



Gesamtsverband Deutscher Holzhandel e.V. (GDH/42)



Hauptverband Deutschland – HDH e.V.



Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.



Hauptverband der Deutschen Holz-Industrie und Kunststoffe verarbeitenden Industrie und verwandter Industrie- und Wirtschaftszweige e.V.



International Rail Freight Business Association (IBS) e.V.



Landesvereinigung Unternehmensverbände Rheinland-Pfalz e.V. (LWU)



LKZ Prien GmbH



Logistik Agentur Oberfranken e.V.



Regionalverband Frankfurt/Main (Vereinschaft des öffentlichen Rechts)



stift2030 e.V.



UIKE - International Union for Road-Rail Combined Transport



Unternehmensverband Mineralische Baustoffe e.V. (UVMB)



Verband der verarbeitenden Wirtschaft – VAP



VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.



Verband Chemikalien e.V. (VCH)



Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDI) e.V.



Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI)



Verband der Deutschen Holzwerkstoffindustrie e.V. (VHI)



OVID Verband der Glasverarbeiter/Industrie in Deutschland e.V.



Verband Deutscher Metallhändler und Recycling e.V. (VDH)



Verband der Kfz- und Agrarindustrie e.V.



VPI – Verband der Güterwagenbauer in Deutschland e.V.



Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. (en2x)



Wirtschaftsvereinigung Stahl



Wirtschaftsvereinigung Stahlhohe e.V. (WVSR)



ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.



ZVEI e.V.



Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)

Die Ziele der Gleisanschluss-Charta (1)

Ziel 1: Personen unterstützen, die Entscheidungen treffen und umsetzen

- Handlungsfeld 1: Mit Vorteilen überzeugen
- Handlungsfeld 2: „Fit für die Schiene“ machen
- Handlungsfeld 3: Beratung und Coaching ausbauen

Botschaften:

- Modal Shift beginnt mit Mental Shift!
- Eisenbahnen sind nicht alleine entscheidend für Verkehrsverlagerung.
- Zielgruppen: Verlader, Speditionen und staatliche Stellen

Die Ziele der Gleisanschluss-Charta (2)

Ziel 2: Die Wirtschaft bedarfsgerecht mit Zugangsstellen und vorgelagerter Infrastruktur ausstatten

- HF 4: Bestand, Bedarf und Engpässe in einer Region identifizieren
- HF 5: Staatliche Infrastrukturplanung und-finanzierung in den Regionen optimieren
- HF 6: Ausreichend Kapazitäten in der vorgelagerten öffentlichen Infrastruktur vorhalten
- HF 7: Standorte an Schiene anschließen und Flächen sichern
- HF 8: Multimodale Verladestellen schaffen und ausbauen
- HF 9: Trimodale/multimodale Knoten stärken

Botschaften:

- Einfluss der Regionen stärken
- Zugangsstellen und vorgelagerte Infrastrukturen gemeinsam betrachten
- Bedarfsgerechte Balance zwischen zentralen und dezentralen Zugangsstellen finden
- Dialog mit staatlichen Planern und Immobilienwirtschaft ausbauen

Die Ziele der Gleisanschluss-Charta (3)

Ziel 3: Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse und Verladestellen verbessern

- HF 10: Gleisanschlussförderung weiter optimieren
- HF 11: Kosten von Infrastrukturanschlüssen senken und diese bedarfsgerecht ausstatten
- HF 12: Bürokratie abbauen und Regularien vereinfachen
- HF 13: Baumaßnahmen und Verkehrswachstum in Einklang bringen

Ziel 4: Attraktive Transportlösungen über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen anbieten

- HF 14: Anreize für Verkehrsverlagerungen schaffen bzw. erhalten
- HF 15: Gleisanschlüsse und Verladestellen in multimodale und flexible Lösungen einbinden

Ziel 5: Moderne und innovative Technik einsetzen

- HF 16: Modulare Fahrzeugtechnik ausbauen
- HF 17: Digitalisierung, Automatisierung und Modernisierung auf der ersten/letzten Meile

Möglichkeit zur Mitarbeit in den Charta-Arbeitsgruppen

	Thema der Arbeitsgruppe
AG 1	Mit Vorteilen überzeugen
AG 2	„Fit für die Schiene“ machen
AG 3	Beratung und Coaching ausbauen
AG 4/5	Regionale Infrastrukturkonzepte/ Staatliche Infrastrukturplanung und –finanzierung
AG 6	Kapazitäten in der vorgelagerten öffentlichen Infrastruktur schaffen
AG 7	Standorte an Schiene anschließen und Flächen sichern
AG 8	Multimodale Verladestellen schaffen und ausbauen
AG 9	Trimodale/multimodale Knoten stärken
AG 10	Gleisanschlussförderung weiter optimieren
AG 11	Kosten von Infrastrukturanschlüssen senken und diese bedarfsgerecht ausstatten
AG 12	Bürokratie abbauen und Regularien vereinfachen
AG 13	Baumaßnahmen und Verkehrswachstum in Einklang bringen
AG 14/15	Attraktive Transportangebote anbieten
AG 16	Modulare Fahrzeugtechnik ausbauen
AG 17	Digitalisierung, Automatisierung und Modernisierung auf der ersten/letzten Meile
AG Holz	Holztransporte auf der Schiene

Für jedes Handlungsfeld wird eine eigene Arbeitsgruppe eingerichtet.
Ziel: Umsetzung der Maßnahmenvorschläge vorantreiben, konkrete Aktionen vorbereiten

Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz - SchlärmschG)

(Stand: 08.12.2023)

- 1. Regelungsanlass (§ 1)**
- 2. Definitionen (§ 2)**
- 3. Kernbestimmungen (§§ 3; 4)**
- 4. Zuständige Behörde (§§ 5; 6)**
- 5. Zwangsgeld; Geldbuße (§§ 7; 8)**
- 6. Stellungnahme/ VDV**

1) SchlärmschG-E - Regelungsanlass (§ 1)

- Inkrafttreten der **TSI NOISE** [Verordnung (EU) Nr. 1304/2014] zum **15. Dezember 2024** (Fahrplanwechsel 2024/2025)
- **Betriebsverbot lauter Güterwagen** auf sogenannten leiseren Strecken („quieter routes“), Art. 5a TSI NOISE
- Fortschreibung des bisherigen **ordnungsrechtlichen Rahmens** (nur geringfügige Modifikationen)
- **Keine** weiteren („neuen“) **materiell-rechtlichen Verpflichtungen**

2) SchlärmschG-E - Definitionen (§ 2)

- **„Leise Strecken“:**
Strecken mit einer Mindestlänge von 20 km, auf denen nachts durchschnittlich mehr als 12 Güterzüge verkehren (Art. 5b TSI NOI)
- **„Laute Güterwagen“:**
Güterwagen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen (Art. 5a TSI NOI)
(de facto rund 10 Dezibel lauter als solche, die über leise Bremssysteme – wie K-Sohle und LL-Sohle, aber auch Scheibenbremsen – verfügen)
- [Fortführung des ordnungsrechtlichen Rahmens nach SchlärmschG (§§ 8, 9, 10, 12, 13 SchlärmschG)]

3) SchlärmschG-E – 1. Kernbestimmung (§ 3)

Zugangsberechtigte:

- **Anzeigepflicht** lauter Wagen bei der Beantragung von Schienenwegkapazität (§ 3 Absatz 1)

Betreiber der Schienenwege:

- **Veröffentlichungspflicht** von Grundsätzen und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität nach § 19/ Anlage 3 Nr. 3 ERegG (§ 3 Absatz 3) und der „leiseren Strecken“ seines Netzes (§ 3 Absatz 4)
- **Regelmäßige, mind. quartalsweise stichprobenhafte Überprüfung, dass auf leiseren Strecken keine lauten Güterwagen eingesetzt werden**

3) SchlärmschG-E – 2. Kernbestimmung (§ 4)

Zugangsberechtigte & Betreiber der Schienenwege:

- **Auskunftspflicht** ggü. der Behörde: kostenfreie Übermittlung der erforderlichen Daten zur Überwachung der Pflichten der ZB und BdS nach § 3 innerhalb eines Monats (vgl. § 4 Absatz 1)
- „Überwachung der Pflichten“ → § 5

4) SchlärmschG-E - zuständige Behörde (§§ 5; 6)

- **Eisenbahn-Bundesamt** für die Durchführung und Überwachung dieses Gesetzes auf den Schienenwegen der **Eisenbahnen des Bundes** sowie der **EIU im übergeordneten Netz**, die einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen
- **NE-Bahnen: Landesbehörden**
- **Überwachung in Form von Stichproben** im Nachgang zur Nutzung der Schienenwegkapazität (§ 6 Absatz 2) auf Grundlage der nach § 4 Absatz 1 maßgeblichen Daten zu erfolgen

5) SchlärmschG-E - Zwangsgeld; Geldbußen (§§ 7; 8)

- **Zwangsgeld** (§ 7): bis zu 500.000 Euro zur Durchsetzung der Auskunftspflicht nach § 4
- **Geldbuße** (§ 8): bis zu 50.000 Euro bei Verletzung der Pflichten nach Art. 5a TSI NOI; §§ 3 Absatz 3; 4

6) SchlärmschG - Stellungnahme/ VDV (Verbändeanhörung 15.12.2023)

- Im Grundsatz keine Fundamentalopposition
- **Zeitlicher Gleichlauf** („*im Nachgang zur Nutzung der Schienenwegkapazität*“) der **Stichproben** nach **§ 3 Absatz 5** durch den BdS und **§ 6 Absatz 2** durch die Behörde:
 - Sicherstellung der Kongruenz der Überprüfung durch den BdS mit der Überwachungspflicht der Behörde
 - Keine Gefahr der Nacherhebung von Daten zur Wahrnehmung der behördlichen Überwachungsfunktion
 - Mehr Rechtssicherheit & Datensparsamkeit

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz von Betreibern kritischer Anlagen

„KRITIS-Dachgesetz“: Regelungsschwerpunkte

(Stand: 22.12.2023)

- 1. Zielsetzung – Überblick – Schwerpunkte**
- 2. Definitionen**
- 3. Verpflichtungen & Kernmaßnahmen**
- 4. § 16: Rechtsverordnung!**
- 5. Zuständige Behörden**
- 6. Positionierung der Branche (VDV)**

1) KRITIS-DachG: Zielsetzung

Das KRITIS-DachG ...

- ... setzt die europäische CER-Richtlinie um, die einen einheitlichen europäischen Rechtsrahmen (*“Dach“*) für die **Stärkung der Resilienz kritischer Einrichtungen** in mindestens 11 Sektoren 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

Das KRITIS-DachG:

- **Stammgesetz für 11 Sektoren**
- enthält keine sektoren- oder branchenspezifischen Regelungen, sondern gibt vor, dass „*in allen KRITIS-Sektoren geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen zum physischen Schutz von Betreibern kritischer Anlagen zu treffen sind*“ (**Physische Resilienzmaßnahmen**)
- enthält Regelungen zur **Identifizierung kritischer Anlagen** und deren **Registrierung**
- **Nationale KRITIS-Resilienzstrategie** bis 17. Januar 2026 zu verabschieden

1) KRITIS-DachG: Schwerpunkte/ Systematik

- **Risikoanalyse**
- **Risikobewertung**
- **Resilienzpläne:** „*geeignete und verhältnismäßige, technische, sicherheitsbezogene und organisatorische Maßnahmen zur Stärkung der Resilienz*“
- **Resilienzziele**, die erreicht werden müssen
- **Katalog beispielhafter Maßnahmen**
- Mindestanforderungen durch das BBK festzulegen
- Entwicklung **branchenspezifischer Resilienzstandards** durch Verbände (!)
- **Konkretisierung** der Resilienzmaßnahmen durch **Rechtsverordnung** (!)

§ 2 Begriffsbestimmungen

1. **„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;
3. **„Kritische Anlage“** eine Anlage, die eine kritische Dienstleistung erbringt; welche Anlagen im Einzelnen kritische Anlagen sind, bestimmt sich nach § 4;

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

4. **„kritische Dienstleistung“** eine Dienstleistung, die eine hohe Bedeutung für das Funktionieren des Gemeinwesens hat, da durch ihren Ausfall oder ihre Beeinträchtigung langfristige Versorgungsengpässe oder Gefährdungen für wirtschaftliche Tätigkeiten, die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, die öffentliche Gesundheit, wichtige gesellschaftliche Funktionen oder die Erhaltung der Umwelt eintreten;

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;

§ 4 Kritische Anlagen

(1) Eine Anlage ist ab dem durch die Rechtsverordnung nach § 16 festgelegten Stichtag eine kritische Anlage, wenn sie einer der durch Rechtsverordnung nach § 16 festgelegten Anlagenarten in den Sektoren ... **Transport und Verkehr** ... zuzuordnen ist und diese die durch Rechtsverordnung nach § 16 festgelegten Schwellenwerte erreicht oder überschreitet. Der Regelschwellenwert von 500.000 zu versorgenden Einwohnern ist dabei zugrunde zu legen.

3) KRITIS-DachG: Verpflichtungen & Kernmaßnahmen

- I. **Registrierungspflicht einer kritischen Anlage**
durch ihren Betreiber einschl. Benennung einer **Kontaktstelle** (§ 6)
- II. **Nationale Risikoanalysen und Risikobewertungen**
durch die zuständigen Bundesministerien (§ 8)
- III. **Risikoanalysen und Risikobewertungen der Betreiber kritischer Anlagen** (§ 9) auf Grundlage von II.

3) KRITIS-DachG: Verpflichtungen & Kernmaßnahmen

- IV. **Resilienzmaßnahmen** der Betreiber kritischer Anlagen („geeignete und verhältnismäßige technische, sicherheitsbezogene und organisatorische Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer Resilienz“; § 10)
- V. Erbringung von **Nachweisen** (§ 11) & Einrichtung eines **Meldewesens** für Störungen (§ 12)
- VI. **Billigungs-, Überwachungs- und Schulungspflicht** für Geschäftsleiter der Betreiber kritischer Anlagen (§ 14)

4) Rechtsverordnung nach § 16 !

*„... werden Betreiber kritischer Anlagen künftig nur noch durch das KRITIS-Dachgesetz und die dazugehörige **Rechtsverordnung** bestimmt.*

*Mit der **Rechtsverordnung** wird ersichtlich, welche Verpflichtung für Betreiber kritischer Anlagen ... im Hinblick auf physische Resilienzmaßnahmen nach dem KRITIS-Dachgesetz und im Hinblick auf die IT-Sicherheit nach dem BSIG gelten. ...“*

4) Rechtsverordnung nach § 16 !

Rechtsverordnung des BMI ... im Einvernehmen mit dem ... BMDV ...

1. **welche Anlagen als kritische Anlagen** im Sinne dieses Gesetzes **gelten**.
„ ... ist der als bedeutend anzusehende Versorgungsgrad anhand von **branchenspezifischen Schwellenwerten** für jede als kritisch anzusehende Dienstleistung zu bestimmen“ (§ 16 Absatz 1)
2. Das BMDV ... wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem BMI durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrats bedarf, ... für kritische Dienstleistungen **sektorspezifische Mindestvorgaben** für Betreiber kritischer Anlagen zu bestimmen, die die Vorgaben des § 10 konkretisieren.

5) Zuständige Behörden: BBK & EBA

- **Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK):**
Zentrale Anlaufstelle (§ 3 Absatz 1) für Registrierung, Störungsmonitoring, Koordinierung und Auswertung nationaler Risikobewertungen sowie für methodische und sektorübergreifende Vorgaben
- **Vollzug des Gesetzes:** „... der **Bund** ... in Bezug auf folgende kritische Dienstleistungen: ... 6. Eisenbahnverkehr, soweit er in die Zuständigkeit der bundeseigenen EVU und EIU fällt ...“
(§ § Absatz 3 Nr. 6) – d.h. Aufsichtsbehörde für Schaffung/
Monitoring konkreter Resilienzvorgaben

6) Positionierung/ VDV

- **Zielsetzung** des KRITIS-DachG **wird begrüßt**
- Keine Überforderung der Betreiber kritischer Anlagen durch zu ehrgeizige **Umsetzungsfristen**
- **Präzisierung** der *„geeigneten und verhältnismäßigen technischen, sicherheitsbezogenen und organisatorischen Maßnahmen zur Gewährleistung ihrer Resilienz ... , die wirtschaftlich vertretbar und für die Resilienz erforderlich sind ...“*
- **„Anrechenbarkeit“** von Maßnahmen, die bereits aus Gründen der betrieblichen Sicherheit durch andere rechtliche Vorgaben (EBO; BOStrab) zu erfüllen sind
- **Praxisgerechter Schwellenwert**
- **Branchenstandards** durch die Branche selbst zu entwickeln (**§16!**)

Sachstand Digital Automatische Kupplung (DAK)

Frühjahrssitzungen der VDV-Landesgruppen 2024

13.02.2024

Dominik Knoop

Eisenbahnfahrzeuge – Technik, Harmonisierung und Standardisierung

Sachstand DAK - Technik

Das EDDP hat das Basic Package entschieden. Dieses beinhaltet:

- DAK-Kupplung (mechanisch / pneumatisch) einschließlich Energie- /Datensystem
- Erkennung der Zugzusammenstellung / Wagenreihung
- Automatische Bremsprobe
- Erkennung der Zugvollständigkeit und Zuglänge
- Automatisches Entkuppeln
 - Entkuppeln im Zug von der Lok
 - Entkuppeln von der Wagenseite (mechanisch oder per Druckknopf inkl. „Kupplungsverhinderungs“-Funktion)



Sachstand DAK - Migration

Künftige Arbeitsinhalte der Working Party Migration werden im EDDP derzeit im Detail geplant:

- Fortsetzung der Wagen- und Lokomotivflottenanalyse
 - Eine speziell eingerichtete Task Force für die sektorweite Datenerfassung und –analyse für Güterwagen ist gegründet
 - Eine Task Force für Lokomotiven befindet sich im Aufbau
- Beginn der Kapazitätsplanung für die in stationären und mobilen Werkstätten auszuführenden Arbeiten
- Beginn der aktiven Einbindung von Werks- und Hafenbahnen sowie weiteren Standorten, an denen Zugbildung/-auflösung erfolgt (u. a. mit Beteiligung vom AWIB)

Sachstand DAK – Politik / Stakeholdermanagement

- **Informationen / Webinars für den regelmäßigen Austausch und aktuellen Sachstand werden durch unterschiedliche Stakeholder angeboten:**
 - Ein Verbändeübergreifendes DAK-Forum (VDV, VPI) in Zusammenarbeit mit der EDDP ist zur Zeit in Abstimmung, mit dem Ziel auf nationaler Ebene zu informieren und zu diskutieren
 - Zahlreiche weitere Termine in 2024 werden zu Dialog und Diskussion mit Sektorvertretern, Politikern aus Europa, den Mitgliedsstaaten und der Schweiz genutzt, z. B.
 - DAK-Event zum Start der „Connecting Europe Days“ in Brüssel am 02.04.2024
 - InnoTrans Ende September in Berlin (24.09.2024 – 27.09.2024)
- **Aktives Interesse zahlreicher Mitgliedsstaaten ist nach wie vor nicht auf zufriedenstellendem Niveau.**
- **Zur Zeit ist keine politische Akzeptanz vorhanden. Weitere Sektorvertreter zur Unterstützung werden gesucht.**

Sachstand DAK - Förderung / Finanzierung

- **Projekt „FIN4DAC“ von UIP und DB weitestgehend abgeschlossen**
 - **Ausgearbeitete Ergebnisse zu**
 - Finanzmittelbeschaffung
 - Finanzierungsstruktur
 - Risikomanagement
- werden in Kürze zur weiteren Bearbeitung an das EDDP übergeben.**

Zum Schluss:

„Die Schweiz hat im Januar 2024 als erstes Land beschlossen die Einführung der DAK mit 30 – 35 % der Kosten zu fördern (193 Mio. €). Wirtschaftliche Aspekte müssen sowohl bei der Entwicklung der Technologie als auch bei den Migrationskonzepten Berücksichtigung finden. Deshalb wird die DAK möglichst schnell benötigt und vor allem muss sie, sicher, robust und vor allem günstig sein. Andernfalls ist der Einzelwagenverkehr gestorben.“

Statement vom BAV, Schweiz im Technology Sounding Board, Europe's Rail - FP5 TRANS4M-R, 05.02.2024, sinngemäße Übersetzung

Nachhaltigkeitsberichterstattung: Veröffentlichung des VDV-Leitfadens zum deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)

- Wurde Ende Oktober 2023 über [KnowHow@ÖV](#) veröffentlicht
- steht ab sofort zur Verfügung und ist für Mitgliedsunternehmen kostenfrei abrufbar unter dem Link:

[VDV Mitteilung 9073 aus 10/2023 zum Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz \(LkSG\)](#)

- soll betroffenen Mitgliedsunternehmen (sowie all denen, die nicht direkt unter das Gesetz fallen) einen **Überblick über die regulatorischen Anforderungen verschaffen**
- **Hilfestellung** bieten, um sich wirksam und mit einem angemessenen Aufwand darauf einzustellen zu können
- **Mögliche Vorgehensweisen** werden vorgestellt und auf **besondere Sachverhalte** sowie **Lösungsansätze** hingewiesen

Steigende gesetzliche Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung...

- stellen (Verkehrs-)Unternehmen zunehmend vor Herausforderungen und verlangen die Identifikation und nichtfinanzielle Berichterstattung von wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen
- Um die dafür notwendige, oft umfangreiche **Wesentlichkeitsanalyse** für unsere Mitgliedsunternehmen zu erleichtern, erstellt der UA Nachhaltigkeit eine **Hilfestellung im Rahmen eines VDV-Branchenleitfadens zur Nachhaltigkeitsberichterstattung nach dem deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK)** (derzeit in Erarbeitung, Veröffentlichung für 1. HJ 2024 vorgesehen)
- Antworten aus VDV-Stakeholder-Umfragen „**Wesentlichen Umweltthemen**“ sowie „**Wesentliche Themen im Bereich Soziales und Gesellschaft**“ fließen in den Leitfaden ein
- Leitfaden soll nach Fertigstellung **systematische Orientierung für das Nachhaltigkeitsmanagement** geben und als **Rahmenwerk für jetzige und zukünftige Anforderungen an eine nichtfinanzielle Berichterstattung** dienen
- bezieht auch Aspekte aus der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD; europäische Richtlinie zu Nachhaltigkeitsberichterstattung) ein.



Neue „Fortbildungsmodule zum Nachhaltigkeitsbeauftragten“

Derzeit in der gemeinsamen Entwicklungsphase mit dem UA Nachhaltigkeit und der VDV-Akademie mit folgenden Inhalten (steht vrsl. ab Herbst 2024 zur Verfügung):

- Was bedeutet Nachhaltigkeit allgemein? Welche Themen sind für meinen Unternehmensbereich wesentlich?
- Zukünftige Ausrichtung des Verkehrsunternehmens in dem jeweiligen Bereich (Welche Zielsetzung soll angestrebt werden?)
- KPIs/Zahlen zusammenstellen, Berechnungen verstehen
- Weitere geplante Inhalte:
 - EU-Taxonomie
 - CSRD
 - LkSG
 - Scopes
 - Kreislaufwirtschaft
 - Energiewende bzw. –beschaffung
 - Mobilitätswende & Finanzierung

VDV-Fachkongress für Nachhaltigkeit und Klimaschutz: „Zukunft gestalten - Wissen schafft nachhaltigen Vorsprung“ am 4. & 5. Juni 2024, Offenbach

- ✓ zweitägiges Programm mit umfassender Übersicht über die relevanten gesetzlichen Vorgaben (CSRD, ESRS, EU-Taxonomie), strategische Vorgehensweisen zur Integration von Nachhaltigkeit- und Klimamanagement, praktische Anleitungen (Erstellung von Nachhaltigkeitsberichten und Treibhausgasbilanzen, Best Practices)
- ✓ Schwerpunkt liegt auf Austausch und Vernetzung (interaktive Formate und offene Bereiche für den persönlichen Austausch)
- ✓ Expert*innen vor Ort für vertiefende Gespräche
- ✓ Details zur Anmeldung sowie organisatorische Informationen zu finden auf unserer [Homepage](#)

VDV-Fachkongress für Nachhaltigkeit und Klimaschutz - "Zukunft gestalten: Wissen schafft nachhaltigen Vorsprung" - Save the Date

04.06.2024 - 05.06.2024 in Offenbach

Anmeldung

Termin in Kalender eintragen (ICS-Datei)

Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind Investitionen in die Zukunft. Die Klimawende ist ein zentraler Bestandteil der globalen Wettbewerbsfähigkeit. Die Vernetzung von Unternehmen und die Förderung von Best Practices sind entscheidend für den Erfolg. Die Veranstaltung bietet eine Plattform für den Austausch von Wissen und die Entwicklung von Lösungen. Die Veranstaltung ist ein zentraler Bestandteil der globalen Wettbewerbsfähigkeit. Die Vernetzung von Unternehmen und die Förderung von Best Practices sind entscheidend für den Erfolg. Die Veranstaltung bietet eine Plattform für den Austausch von Wissen und die Entwicklung von Lösungen.



Diese Veranstaltung bietet eine Plattform für den Austausch von Wissen und die Entwicklung von Lösungen. Die Veranstaltung ist ein zentraler Bestandteil der globalen Wettbewerbsfähigkeit. Die Vernetzung von Unternehmen und die Förderung von Best Practices sind entscheidend für den Erfolg. Die Veranstaltung bietet eine Plattform für den Austausch von Wissen und die Entwicklung von Lösungen.

Neue VDV-Homepage „ Mehr Nachhaltigkeit im ÖPNV durch Engagement der Verkehrsunternehmen“

- ✓ Gestartet 15. November 2023 mit vielen aktuellen Best-Practice-Beispielen aus den VDV-Mitgliedsunternehmen
- ✓ Hinweise zu den Schwerpunkttätigkeiten des Fachbereichs und des UA Nachhaltigkeit
- ✓ Verlinkungen zu VDV-Mitteilungen zum Thema Nachhaltigkeit
- ✓ Downloads zu den VDV-Factsheets LkSG sowie CSRD

➤ <https://www.vdv.de/nachhaltigkeit-im-oepnv.aspx>

