

**Stellungnahme**  
**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung**  
**-Drucksachen 16/2701, 16/3037-**  
**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**

**Jürgen Werner, Eisenbahnbetriebsleiter**  
**VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH (VLO)**

Der Entwurf der Bundesregierung eines fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften -Drucksachen 16/2701, 16/3037- wird von der VLO ausdrücklich abgelehnt, was von uns wie folgt begründet wird:

Die VLO erbringt im Landkreis Osnabrück als sog. Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn) schwerpunktmäßig Leistungen als Eisenbahnverkehrs- und im Besonderen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen. In diesem Zusammenhang ist die VLO für insgesamt rd. 70 km Eisenbahnstrecke verantwortlich, die ganz unterschiedlich genutzt wird: So wird über eine Strecke ausschließlich Güterverkehr (rd. 1,0 Mio. To) für die Georgsmarienhütte abgewickelt und auf dem Nordabschnitt des sog. „Haller Willem“ ausschließlich Schienenpersonennahverkehr (rd. 280 Tsd Fahrplan-km im Stundentakt mit 80 km/h) durchgeführt. Bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen werden im Bereich der ehem. Wittlager Kreisbahn Güterverkehre mit eigenen Loks und Personal mit sehr geringen Geschwindigkeiten durchgeführt.

Da die technischen und betrieblichen Anforderungen sowohl der Infrastruktur als auch des Betriebes am Notwendigen ausgerichtet und überzogene Standards in Abstimmung mit der zuständigen Landeseisenbahnbehörde vermieden werden konnten, war es möglich, Eisenbahnverkehre zu erbringen, die sowohl den Sicherheitsanforderungen als auch Wirtschaftlichkeitsansprüchen entsprachen. Das setzte bei der Eisenbahnbehörde allerdings Folgendes voraus:

- Detaillierte Kenntnisse der örtlichen Gegebenheiten und zum Betrieb der jeweiligen NE-Bahnen
- Detaillierte Kenntnisse der NE-Vorschriften und deren vorhandene Ermessungsspielräume
- Bereitschaft, diese Kenntnisse bei der Entscheidungsfindung einfließen zu lassen und im gesetzlichen Rahmen pragmatische Lösungen mit zu tragen bzw. zu genehmigen
- Bereitschaft, bei eilbedürftigen Vorhaben wie z.B. Wunsch eines Kunden, zu einem bestimmten Termin Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern, auch schon bei ersten Überlegungen vor Ort mitzuwirken, vorgelegte Planungen kurzfristig zu prüfen und Entscheidungen zu treffen.

Bei der für die VLO zuständigen niedersächsischen Landeseisenbahnbehörde ist dieses gegeben. Das detaillierte Wissen um Besonderheiten und notwendige Anforderungen an Infrastruktur und Betrieb der VLO hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass zahlreiche Projekte der VLO in Abstimmung mit der Landeseisenbahnbehörde jeweils „auf den Punkt“ geplant werden konnten und darüber hinaus nicht nur termingerecht, sondern auch im jeweils vorgesehenen Kostenrahmen abgewickelt werden konnten. So konnte die Güterbeförderung der VLO durch das kooperative und vor allem zielorientierte Zusammenwirken mit der Landeseisenbahnbehörde entscheidend vorangebracht werden, so dass heute Betrieb und Infrastruktur kostendeckend betrieben werden kann und somit der -zeitweise in Frage gestellte- Fortbestand langfristig als gesichert anzusehen ist.

Beispielsweise hat sich bei zwei neuen Kunden, die in 2004 bzw. 2006 ihre Gütertransporte von der Straße auf die Schiene der VLO verlagert haben, gezeigt, dass zwar der Kostenfak-

tor (Transportkosten, Baukosten eines Anschlussgleises) entscheidend ist, dass aber die zügige Planung, Ausführung und Aufnahme des Betriebes mindestens genauso wichtig ist. So konnten durch konsequente Ausnutzung der erkennbaren Spielräume individuelle, wirtschaftlich vernünftige Lösungen erarbeitet und umgesetzt und beide Verkehre innerhalb kürzester Zeit aufgenommen werden. Insbesondere der Kunde AGRO-Steelwire mit Sitz in Bad Essen-Wittlage hat seine Gütertonnage seit Transportaufnahme in 2004 nahezu verdoppelt und peilt ab April 2007 eine nochmalige Steigerung um bis zu 100 % an. Die Fa. AGRO-Steelwire erwartet allerdings von der VLO, dass die notwendigen betrieblichen Anpassungen (Umbau von Bahnhofsgleisanlagen, technische Sicherung eines Bahnüberganges, Bereitstellung einer stärkeren Lok) wie bisher termingerecht realisiert werden.

Es zeigt sich in der Praxis immer wieder ganz deutlich, dass von potentiellen neuen Güterverkehrskunden ein Höchstmaß an Flexibilität von der Bahn erwartet und verlangt wird. Als Orientierungsmarke dient den Kunden dabei der LKW. Es zeigt sich, dass der Wille, Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern, zwar deutlich gestiegen ist, aber dass das System Bahn vom Kunden aufgrund seiner Komplexität als undurchschaubar angesehen wird. Aufgrund der regionalen Präsenz kommt den „kleinen“, örtlichen NE-Bahnen wie der VLO an dieser Stelle eine entscheidende Rolle zu, die allerdings nur wahrgenommen werden kann, wenn die notwendige Unterstützung durch die Landeseisenbahnbehörde wie bisher bestehen bleibt und benötigte Freiräume nicht unnötig eingeengt werden.

Demnach würde eine Verlagerung der Eisenbahnaufsicht auf Bundesebene folgende, gravierende Nachteile mit sich bringen:

- Aufgrund der fehlenden Nähe und demzufolge fehlender Erfahrungen mit NE-Standards sind NE-gerechte Einzelfallentscheidungen nicht mehr möglich, so dass am DB-Standard orientierte, teurere und unzweckmäßige Lösungen die Regel werden
- Einheitliche Lösungen müssen sich aus Sicherheitsgründen zwangsläufigerweise am höchstmöglichen Standard orientieren, was die Kosten der Infrastruktur deutlich erhöhen wird. Höchstmögliche Standards z.B. bei Bahnübergangssicherungen sind allerdings wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen, wenn sie -ohne zusätzlichen Sicherheitsgewinn- annähernd doppelte Kosten verursachen und technische Möglichkeiten beinhalten, die niemals in Anspruch genommen werden können
- Planungs- und Genehmigungsabläufe werden langwieriger. Eine enge, regional ausgerichtete Koordination z. B. in Genehmigungsverfahren ist aufgrund zentraler Strukturen nicht möglich, wodurch sich Planungskosten erhöhen und die Umsetzung eilbedürftiger Vorhaben kaum möglich sein dürfte. Der Auftrag, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wird damit erschwert
- Durch zusätzlich zu betreibenden Aufwand werden bei einer Sicherheitsbehörde auf Bundesebene Kosten verursacht, die letztlich zu Lasten der NE-Bahnen gehen
- Langfristig ist zu befürchten, dass kleine Bahnen aufgrund nicht mehr gegebener Wirtschaftlichkeit infolge überzogener Standards Betrieb und Infrastruktur deutlich reduzieren oder aufgeben müssen.

Anhand des Beispiels der Reaktivierung des nördlichen, auf niedersächsischer Seite gelegenen Abschnitts des „Haller Willems“, kann das bislang Ausgeführte anschaulich verdeutlicht werden:

Der Haller Willem verbindet die Oberzentren Bielefeld (NRW) und Osnabrück (NDS) mit einer rd. 50 km langen eingleisigen regionalen Eisenbahnstrecke. Betreiber der rd. 26 km langen Strecke von Bielefeld bis nach Dissen ist die DB Netz AG, Niederlassung West, Betreiber der rd. 23 km verbleibenden Anschlussstückes von Dissen nach Osnabrück ist die VLO. Während die DB AG seit 1997 zusammen mit ihrer Aufsichtsbehörde EBA die Planung und Ertüchtigung ihres Abschnittes betreibt, dieses bis heute nicht endgültig abschließen konnte und sich weiter mit Schließung von Bahnübergängen und der Erneuerung von veralteter

Stellwerkstechnik befasst, hat die VLO nach der Entscheidung zur Reaktivierung Ende 2000 in enger Abstimmung mit der Landeseisenbahnbehörde:

- Anfang 2002 die Planungen nach einer EU-weiten Ausschreibung vergeben
- Ende 2002 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, 8 Bahnübergänge geschlossen und in diesem Zusammenhang 3 Enteignungsverfahren durchgeführt
- in 2003 die Bauleistungen EU-weit ausgeschrieben und Ende 2003 vergeben sowie bis Ende 2003 insgesamt 18 Kreuzungsvereinbarungen abgeschlossen
- in 2004 die Bauarbeiten begonnen und in 2005 nach rd. 16-monatiger Bauzeit, exakt nach Zeitplan, endgültig zum Betriebsstart am 10.06.2005 abgeschlossen.

Die Investitionskosten des vollständig erneuerten Abschnittes der VLO betragen -wie geplant- rd. 16 Mio. €, während die DB AG auf ihrem Abschnitt bis heute rd. 40 Mio. € verbaut hat. Das Ergebnis kann für den Nordabschnitt der VLO im Wesentlichen an zwei Punkten festgemacht werden:

### 1.) Einführung neuer Techniken

Es kommt ein neu entwickeltes, innovatives Zugsicherungssystem zum Einsatz, das im Gegensatz zur DB-seitig bekannten Technik deutlich abgespeckt und demzufolge deutlich günstiger ist, aber die technischen, betrieblichen und vor allem sicherheitsrelevanten Anforderungen in vollem Umfang erfüllt. An den Schnittstellen zur DB Netz AG waren Genehmigungen der jeweils zuständigen EBA-Stellen notwendig, die nach intensiven Tests und zahlreichen Gutachten auch ohne Bedenken erteilt wurden. Lediglich das für die Schnittstelle in NRW zuständige EBA Essen verweigerte wegen betrieblicher Bedenken die Zulassung. Nur intensiven Bemühen von verschiedenen Seiten war es zu verdanken, dass Stunden (!) vor der ersten Fahrt eine vorläufige Genehmigung mit Auflagen erteilt wurde. Auf Grundlage dieser Genehmigung wird bis heute -problemlos und störungsfrei- der Betrieb durchgeführt.

Erwähnenswert: Die Technik kommt mittlerweile bei zahlreichen Projekten zur Anwendung, u.a. auf Rügen, in Bremen und auch bei der DB Netz AG.

### 2.) Anwendung maßgeschneiderter Lösungen

Wie bereits ausgeführt konnte durch konsequentes Ausnutzen der für NE-Bahnen gültigen Vorschriften und der vorhandenen Spielräume maßgeschneiderte Lösungen entwickelt und umgesetzt und somit teure Lösungen nach DB-Standard bei gleicher Sicherheit vermieden werden. Auch die von Anfang an praktizierte konsequente und permanente Einbindung und Abstimmung mit der Landeseisenbahnbehörde sowie den Planern und den Planfeststellungsbehörden in Entscheidungsprozesse hat sich als außerordentlich zweckdienlich erwiesen.

Erwähnenswert: DB Netz West hat beim EBA Essen zwischenzeitlich beantragt, bei einfachen Verhältnissen die NE-Vorschriften, insbesondere deren Ermessungsspielräume, anzuwenden und nutzen zu dürfen. Dieses ist unmissverständlich abgelehnt worden.

### Fazit:

Eisenbahnaufsicht wird nicht in Frage gestellt und ist auch als Orientierungslinie für die kleinen NE-Bahnen unverzichtbar. Die Aufsichtsbehörde muss dabei ziel- und ergebnisorientiert gemeinsam mit den Bahnen notwendige technische Standards mit Augenmaß definieren. Übertriebener und überflüssiger Bürokratismus sowie schematischer Formalismus sind unbedingt zu vermeiden. Der vorliegende Gesetzesentwurf ist aus diesem Grund in der Weise abzuändern, dass die operativen Aufgaben der Sicherheits-/Aufsichtsbehörde für die NE-Bahnen weiterhin von den Ländern wahrgenommen werden. Nur so ist es möglich, das System Bahn entsprechend den Möglichkeiten, insbesondere technisch, weiter zu entwickeln. Das niedersächsische Modell kann hier beispielgebend sein.