

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Praktische Probleme im Bahnbetrieb und rechtliche Hintergründe

Lösungsansätze
und
erwünschte Diskussion

Praktische Probleme im Bahnbetrieb und rechtliche Hintergründe

zur Person:

Christian Paschen

•26.10.1959 in Celle

- Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht
- Tätigkeitsschwerpunkte Fachplanungsrecht, Eisenbahnrecht
- Sachverständiger der EU-Kommission für das Eisenbahnwesen
- Lehrbeauftragter an der BTU Cottbus-Senftenberg und der TH Wildau

Praktische Probleme im Bahnbetrieb und rechtliche Hintergründe

Thema 1:

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Thema 2:

LÜ-Transporte von Seecontainern

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Praktische Probleme im Bahnbetrieb und rechtliche Hintergründe

Thema 1:

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Beispiel: Knoten Halle

Großbauvorhaben bedingen komplexe Fahrplanänderungen

Baufahrpläne müssen exakt gehalten werden

Realität: unzureichende Fahrplankoordination im Netz

Baufahrpläne werden nicht gehalten

Massive Verspätungen

Schlechte Koordination (zwei freie Einfahrgleise, in einem stehen die
Zweiwegebagger abgestellt)

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Beispiel: Knoten Halle

Folgen für die EVU:

- SPNV fährt mit SEV => Mehrkosten für die Aufgabenträger, Einnahmeausfälle für die EVU
- Verspätungen der EVU => Pönalen an die AT, kein Regress kein DB Netz (SNB, AGB-Kontrolle, Mißbrauch der Marktmacht, EU-Recht sieht Regress vor)

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Beispiel: Knoten Halle

Folgen für die EVU:

- SPFV fährt mit massiven Verspätungen => Mehrkosten für die EVU
- Umleitung über Leipzig trotz längerer Fahr- und Wendezeit kürzer als via Halle
 - Folgen im Netzknoten
 - Anforderungen für den Deutschlandtakt

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Beispiel: Knoten Halle

Folgen für die EVU:

- SGV fährt mit weiträumigen Umleitungen => Mehrkosten für die EVU (nicht Trasse, aber Personal, Energie etc.)
- Pünktlichkeit ist fahrplantechnisch kein Problem, aber hinsichtlich der Chancengleichheit am Markt: was erwartet der Kunde
 - Folgen im Netzknoten bei weiteren großen Bauvorhaben
 - Anforderungen für das TEN

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

- Prinzipielle Änderungen bei DB Netz hinsichtlich der Parameter
 - Gespräche mit allen EVU
 - Unterschiedliche Interessenlagen SPNV – SPFV - SGV
 - Kriterienfindung
- Niedrigste Baukosten oder niedrigster volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlichen Schaden (bei allen Beteiligten)?
 - Grenzüberschreitende Abstimmung
 - Steuerung über Trassenentgelte?
 - Gespräche mit BAG SPNV wegen Bestellung und Pönalen
- Musterprozeß vor dem Landgericht München wegen Pönalen
 - Beschlußkammerverfahren vor der BNetzA

Bedenke: man kann es nicht allen Beteiligten Recht machen – wir sprechen über Schadensbegrenzung

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Blick nach Europa:

Gleiche Probleme mit differierenden Nuancen in den europäischen
Nachbarstaaten

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Blick nach Europa:

Richtlinie EG 2014/12

- Erlaubt der EU-Kommission einheitliche Trassenvergabe- und Fahrplangestaltungskriterien vorzugeben
- Anknüpfungstatbestand: grenzüberschreitender Verkehr, Auswirkungen auf transnationale Korridore
- Logische und zwingende Verknüpfung mit der nationalen Fahrplangestaltung

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Blick nach Europa:

Richtlinie EG 2014/12

Regelungsinstrumente:

1. TAB TSI: technische Parameter für den Fahrplan und IT-Schnittstellen (existieren)
2. Durchführungsverordnung

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Blick nach Europa:

Richtlinie EG 2014/12

Durchführungsverordnungsentwurf
abgestimmt durch die EU-Kommission mit

- den Vertretern der Mitgliedsstaaten,
- den Verbänden wie den IM, den RU,
- den Aufsichts- und Regulierungsbehörden

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Blick nach Europa:

Richtlinie EG 2012/34

Annex VII

DV: Verabschiedung geplant für den Spätsommer 2017

Richtlinie EG 2012/34

Annex VII

Artikel 43

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

- (1) Der Infrastrukturbetreiber hat den in Anhang VII vorgesehenen Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität einzuhalten.
- (2) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf bestimmte Änderungen des Anhangs VII zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang VII nach Konsultation aller Infrastrukturbetreiber geändert werden, um betrieblichen Erwägungen des Zuweisungsverfahrens Rechnung zu tragen. Diese Änderungen richten sich danach, was angesichts der Erfahrungen erforderlich ist, um ein effizientes Zuweisungsverfahren zu gewährleisten und den betrieblichen Anliegen der Infrastrukturbetreiber Rechnung zu tragen.
- (3) Die Infrastrukturbetreiber vereinbaren mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen in den Netzfahrplan aufgenommen werden müssen, bevor Konsultationen über den Netzfahrplanentwurf aufgenommen werden. Änderungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn dies unbedingt erforderlich ist.

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Richtlinie EG 2012/34
Annex VII

ANHANG VII

ZEITPLAN DES ZUWEISUNGSVERFAHRENS (gemäß Artikel 43)

1. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.
2. Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24.00 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Infrastrukturbetreiber können sich auf abweichende Termine verständigen; **in diesem Fall unterrichten sie die Kommission entsprechend, falls der internationale Verkehr betroffen sein könnte.**
3. Die Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Aufnahme in den Netzfahrplan darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans ablaufen.
4. Die Infrastrukturbetreiber tragen dafür Sorge, dass spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern festgelegt sind. Die Infrastrukturbetreiber gewährleisten soweit wie möglich, dass diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten beibehalten werden.
5. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen seitens der Antragsteller erstellt der Infrastrukturbetreiber einen Netzfahrplanentwurf.

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Blick nach Europa:

Richtlinie EG 2012/34

DV: Verabschiedung geplant für den Spätsommer 2017
„delegated act on timetabling“

(Schnittstelle zum „implementing act on service facilities“)

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Annex

Discussion Paper

of 16 December 2016

to prepare for amending Annex VII of Directive 2012/34/EU on a Single European Railway Area

THE EUROPEAN COMMISSION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union,

Having regard to Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012, establishing a single European Railway Area and in particular Article 43(2) thereof,

Whereas:

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

I Applicants should have the opportunity to submit late requests for capacity to be incorporated in the annual working timetable in a second application period before the beginning of the timetable period. In each round, the infrastructure manager shall coordinate conflicting requests.

II Temporary capacity restrictions are necessary to keep the infrastructure and its equipment in good condition and to allow infrastructure development in accordance with market needs.

III Applicants need early information about upcoming capacity restrictions to adapt their operations and transport needs in accordance with restrictions in infrastructure capacity. If information about upcoming capacity restrictions is already published before the beginning of the application period, there will be less need to reschedule already allocated trains paths.

IV Infrastructure managers should not only consider their own costs when choosing between different alternatives for capacity restrictions, but also the additional costs of the applicants concerned and the risks of transport being shifted to less environmentally friendly modes of transport.

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

V Infrastructure manager should establish, publish and apply transparent criteria as regards the diversion of trains and the allocation of a restricted capacity to different types of traffic.

VI Regarding train operations crossing more than one network, the infrastructure managers concerned should coordinate to minimise impacts of capacity restrictions on the traffic and to synchronise works on a given route and/or avoid restricting capacity on a diversionary route.

VII Ad-hoc requests for train paths should be combined with short response times by operators of service facilities to provide a flexible access to the infrastructure.

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Article 1

Amendments of Annex VII

Annex VII to Directive 2012/34/EU shall be amended as follows:

(1) Point 3 shall be replaced by the following: "The final date for receipt of requests for capacity to be incorporated into the working timetable in a first round shall be no more than 12 months and the second final date for receipt of such requests shall be no more than 6 months in advance of the entry into force of the working timetable."

(2) Point 5 shall be replaced by the following: "Four months at the latest after the first deadline for submission of bids by applicants, the infrastructure manager shall prepare a first working timetable. The infrastructure manager shall decide on requests for train paths it receives after that deadline and before the beginning of the timetable period as soon as possible. Alternatively, it may decide on the allocation of requests for train paths that it received before the second final date referred to in point (1) pursuant to a coordination as referred to in Article 46 as fast as possible. Two months at the latest after the second deadline for submission of bids, the infrastructure manager shall prepare an updated draft working timetable. The rescheduling of an allocated train path in order to ensure the best possible matching with a path request shall be subject to approval by the applicant.. The infrastructure manager shall indicate in the network statement the lines for the allocation of the capacity of which it applies the procedure in accordance with the third sentence."

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

(3) The following text shall be inserted after point (5) of Annex VII: "

(6) 'Capacity restriction' means temporary restrictions of the capacity of railway lines, including for reasons such as infrastructure works, reduced speed, if the railway undertaking considers the speed reduction as significant for certain services, axle weight, train length or traction.

(7) As regards capacity restrictions of a duration of more than one week and affecting more than 40% of the estimated traffic volume on a railway line, the infrastructure manager shall consult the applicants and the main operators of service facilities concerned at least 18 months before the beginning of the timetable period and publish the remaining available capacity 12 months before the beginning of the timetable period. As regards capacity restrictions of a duration of more than three days and affecting more than 20% of the estimated traffic volume on a railway line, the infrastructure manager shall consult the applicants and the main operators of service facilities concerned at least 9 months before the beginning of the timetable period. As regards capacity restrictions of a duration of more than one day and affecting more than 10% of the estimated traffic volume on a railway line, the infrastructure manager shall consult the applicants concerned at least 6 months before the beginning of the timetable period.

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

(8) In case of capacity restrictions (1) necessary to re-establish safe train operations, (2) the timing of which is beyond the control of the infrastructure manager or (3) where asset life or condition can be ensured in a more cost effective or responsible manner, the infrastructure manager may decide not to apply the lead times laid down under point (7) and consult the applicants concerned without delay.

(9) The information to be provided by the infrastructure manager when acting in accordance with point 7 or point 8 shall include planned day and, as soon as it can reasonably well be predicted, the hour of the planned beginning and of the planned end of the capacity restriction, the section(s) of line affected by the restriction and, if applicable, the capacity of diversionary lines. The infrastructure manager shall publish this information, or a link where this information can be found, in its network statement as referred to under point 3 of Annex IV in accordance with the lead times provided under point 7. The infrastructure manager shall keep this information updated.

(10) As regards the capacity restrictions of a duration of at least 30 days affecting more than 50% of the estimated traffic volume, the infrastructure manager, if requested, shall provide the interested applicants with a comparison of the conditions to be encountered under at least two alternatives of capacity restrictions. The infrastructure manager shall design those alternatives jointly with the interested applicants. The comparison should, for each alternative, include at least the duration of the capacity restriction, the expected indicative infrastructure charges due, the capacity available on diversionary lines, the available alternative routes and the indicative travel times. Before making a choice between the two options, the infrastructure manager shall consult the interested applicants and take into account the impacts of the different alternatives on the applicants and users of the services.

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

(11) Regarding the capacity restrictions on a railway line referred to in the first sentence of point (7), the infrastructure manager shall establish criteria for divertibility of trains for each type of service taking into account the applicant's commercial and operational constraints without prejudice to aim of reducing costs of the infrastructure manager in accordance with Article 30(1). The infrastructure manager shall publish those criteria together with a preliminary allocation of the remaining capacity to the different types of train services when it acts in accordance with point 7. After the end of the consultation and without prejudice the obligations of the infrastructure manager as referred to in point 3 of Annex IV, the infrastructure manager, based on the feed-back it received from the applicants and the operational constraints, shall provide the railway undertakings concerned with an indicative break-down by types of services to the remaining capacity.

(12) In case of the capacity restrictions referred to in the first sentence of point (7) on one railway line and concerning train services crossing more than one network in the Union, the infrastructure managers shall take into account the commercial and operational constraints of the applicants concerned and the main operators of service facilities concerned in accordance with Article 53(2). To that end, if the impact of the capacity restrictions is not limited to one network, the infrastructure managers mainly concerned shall set up a task force and arrange a first meeting at least 18 months before the beginning of the timetable period. The task force shall help prepare timetables, including the provision of diversionary routes. The infrastructure manager shall, when necessary, invite the main applicants active on the lines concerned, the associations of infrastructure managers referred to in Article 40(1) and the operators of service facilities concerned to attend the meetings of the task force.

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

(13) In a case where trains crossing from one network to another arrive with a presumed delay of not more than 18 hours, the infrastructure manager of the other network shall not consider the train path cancelled unless the railway undertaking informs the infrastructure manager that it will not cross to the other network. Infrastructure managers that applied delays of six hours or more at the time of the publication of this Regulation in the Official Journal may decide to continue to apply that delay for not more than three years after the date referred to in Article 3.

(14) Operators of service facilities shall respond to ad-hoc requests for access to and/or capacity in the facility as quickly as possible within the time limit defined by the regulatory body in accordance with Article 13(4), which shall not exceed 24 hours of opening time of the facility. As regards capacity requested for a time of more than seven days after the request is submitted, the regulatory body may set a time limit for the operators of the service facility to respond which may be more than 24 hours."

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Article 2

Transitional arrangements

Points (7) to (11) of Article 1 shall apply from 1 July 2017 in time for the working timetable starting on 8 December 2018.

Article 3

This Regulation shall enter into force on the day following its publication in the Official Journal of the European Union.

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Fahrplangestaltung bei Großbauvorhaben

Inhaltliche Fragen bitte

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Praktische Probleme im Bahnbetrieb und rechtliche Hintergründe

Thema 2:

LÜ-Transporte von Seecontainern

LÜ-Transport von Seecontainern

Seecontainer:

20 ft und 40 ft

Allesklar ? Alles genormt?- mitnichten!

LÜ-Transport von Seecontainern

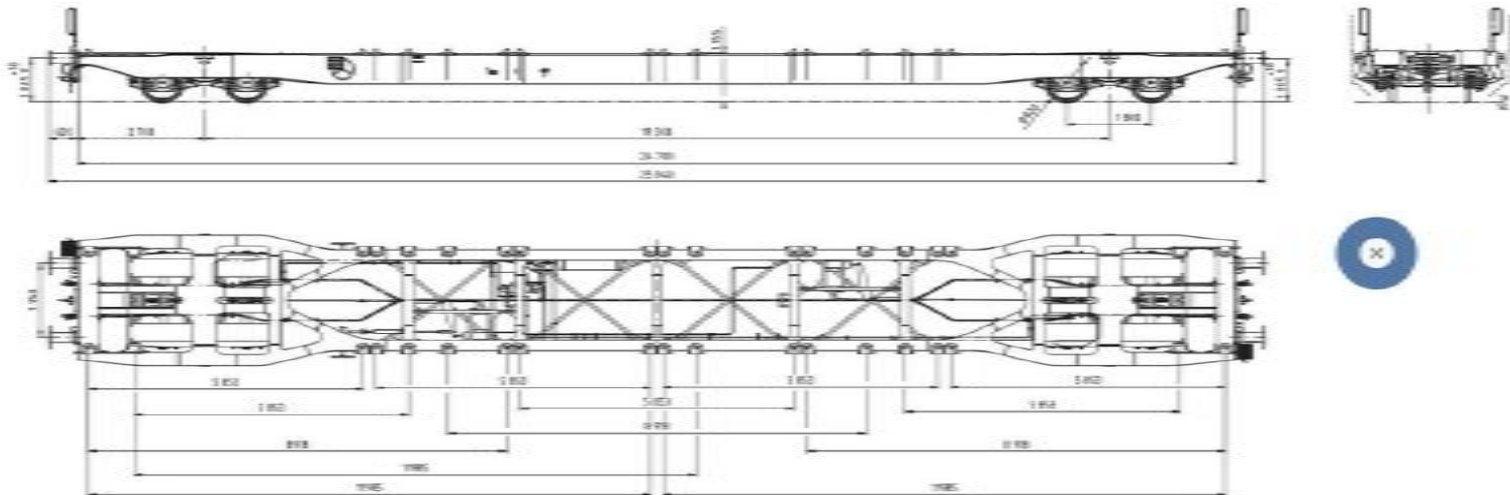
Seecontainer:

- Genormt sind die Tragzapfenaufnahmen und nur bei zertifizierten Containern die Maße
 - Längen (durch Anbauten) und Breiten variieren
- Es gibt breitere und höhere Container „Standard High Cube“ als die ISO-Container, aber auch nicht standardisierte Container, meist aus China
 - Maße sind nicht an den Containern angeschrieben
- Maße werden im Rahmen der Logistikkette nicht an das EVU vorgemeldet
 - Ladeposition der Container mit Übermaß ist im Voraus nicht bekannt
 - Feststellung im Rahmen der wagentechnischen Untersuchung

LÜ-Transport von Seecontainern

Seecontainer:

- Probleme bei der Tragwagengattung *Sggnss 80*



LÜ-Transport von Seecontainern

Seecontainer:

- Probleme bei der Tragwagengattung *Sggnss 80*
 - *Serienzulassung der Wagen in Deutschland*
 - Größerer Drehzapfenabstand als nach UIC 596-6 (KV)
 - Folge: Berechnungsmethode für die Lademaßüberschreitung ist nicht anwendbar, deshalb Einzelberechnung und Beförderungszusage (Bza)
 - Regelwerk: Ril 408.2435 Abschn. 1 Abs. 6 / VDV-B RW.4311A01 / UIC 502.1
- Dauerbeförderungsanordnung 1010 für den kombinierten Verkehr II ist nicht anwendbar (nur in Deutschland, nicht in den benachbarten EU-Staaten, z.B. Österreich (Korrekturziffer C-15 gemäß UIC MB 596-5, und Polen) so das EBA
 - Also keine „Dauer-LÜ“, obwohl eine LÜ-Überschreitung den ganzen Zug „infiziert“

LÜ-Transport von Seecontainern

Seecontainer:

- Risiko: Überschreiten des zulässigen Lichtraumprofils in engen Bögen,
- Obwohl die maximal zulässige Breite von 2500 mm mit Korrekturfaktor 11 nicht überschritten wird
 - Zum Vergleich: maximale LÜ ist kleiner als beim ICE 1 / 2 oder bei Doppelstockwagen
- Alternative: Nachweis gleicher Sicherheit durch das EVU
 - Berechnungsparameter: Spurspiel / Primärquerspiel / Verladetoleranz / Bogengeometrie / Wankanteile (berechnet auf Transport von Taschenwagen, bei Containern kompensiert)

LÜ-Transport von Seecontainern

Seecontainer:

Konsequenz: Anmeldung von Sondertrassen

- Händische Bezettelung der Wagen (Muster U – Zettel) und Anbringen der „blauen Tafel“
- Voraussetzung: Vermessung der Container im Rahmen der wagentechnischen Untersuchung

LÜ-Transport von Seecontainern

Seecontainer:

Örtliche Relevanz:

- Containerumschlag im Seehafen
- Containerumschlag im Binnenhafen
- Containerumschlag im Terminal von der Straße
- Übernahme von Zügen im Grenzbahnhof

LÜ-Transport von Seecontainern

Seecontainer:

Europarechtliche Komponente:

Behinderung der Interoperabilität durch länderspezifisch differente LÜ-
Behandlung der Wagen

Nationales Problem:

EBA Außenstelle Hannover besteht auf seinem Alleingang

LÜ-Transport von Seecontainern

Seecontainer:

Lösungsansatz:

- (1) Ziel: harmonisierte Anwendung der europaweit einheitlichen Regelwerke
- (2) Weg: Prozessieren, aber:
 - dauert mehrere Jahre, und
 - wegen der zulässigen Inländerdiskriminierung kann nur ein EVU aus einem anderen Mitgliedsstaat klagen
- (3) Weg: Harmonisierung durch die EU-Kommission über Empfehlungen oder Hinweise der ERA

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

LÜ-Transport von Seecontainern

Inhaltliche Fragen bitte

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Diskussion!

Ring frei

BTU Cottbus – Senftenberg
Kolloquium Eisenbahnwesen - 10.04.2017
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Christian Paschen

Praktische Probleme im Bahnbetrieb und rechtliche Hintergründe

Verbindlichen Dank!