

VDEF-Betriebsleitersymposium 2025

Wie geht es weiter mit ETCS?

*Der Bremer Hauptbahnhof – Ankunftsort
vieler Gäste des VDEF-Symposiums im
November 2025*



Fachinformation Bahn Fachverlag

Noch ist ungewiss, wohin Bund und Bahn mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem nun hinwollen, nachdem der ursprüngliche Rollout-Plan überarbeitet wird. Doch die Branche wartet gespannt auf Klarheit, und so hat der Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen das Thema auf vielfach geäußerten Wunsch zu einem Schwerpunkt seines diesjährigen Symposiums für Betriebsleiter*innen gemacht. Auch bei den weiteren Vorträgen drehte sich vieles um die Infrastruktur, von Neuerungen im Regelwerk für Gleisarbeiten über Konflikte im Zusammenhang mit Bauen und Fahren bis hin zur Abwehr von Bedrohungen.

Das neue Organisationsteam des VDEF hatte sich in diesem Jahr für den hohen Norden der Republik entschieden und die laut dem in Bremen beheimateten Moderator Roland Kanwicher beste Adresse der Stadt gewählt, um den rund 100 Teilnehmenden neben der gewohnt kompetenten inhaltlichen Versorgung ein ansprechendes und mondänes Ambiente zu bieten.

Klotzen, nicht kleckern: Der S-Bahn-Ausbau in Köln

Ausbau und Modernisierung des Schienennetzes war ein Schwerpunkt des ersten Kongresstags. Thomas Johann von der DB InfraGO stellte die Planungen für das Zielnetz 2040 des Nahverkehrs im Großraum Köln vor. Er betonte, dass sich die Planung immer vielen Herausforderungen jenseits des eigentlichen Betriebs stellen muss, wie in diesem Fall den tektonischen Verwerfungen im Untergrund des rheinischen Kohlereviers.

Eine entscheidende Frage sei aber, mit welchen Mitarbeitenden und welchen Kompetenzen all diese Pläne verwirklicht werden können. Denn die heute geplanten Anlagen und Signale müssen dem Personal der Zukunft gerecht werden. Sicherheit entstehe nicht aus dem Regelwerk allein, weshalb es schon heute wichtig sei, Netzwerke zu bilden und junge Kolleg*innen in die Planungen zu integrieren.

Das neue Kölner Netz werde glücklicherweise von allen gewollt und genießt breiten Rückhalt in der Politik – eine positive Abkehr vom Schrumpf- und Sparkurs der Ära Mehdorn, so der langjährige Bahner Johann mit seinen 40 Jahren Berufserfahrung. Unklar ist jedoch, ob die Umsetzung mit oder ohne das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS erfolgen wird. Dabei werde idealerweise Level 2 ohne Signale benötigt, um die dicht geplante Zugfolge des künftigen S-Bahn-Verkehrs zu realisieren, gab der Referent zu bedenken.

Alternative für NE-Bahnen: Der VDV plant die Zukunft mit Level 1

Dass auch für die Nichtbundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) kein Weg an ETCS vorbeiführt, davon ist Ingo Dewald überzeugt, der in einem Unterausschuss des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mitarbeitet, welcher zum Ziel hat, die Kompetenzen der Mitgliedsunternehmen bei diesem Thema zu stärken. Obwohl hierzulande noch viele auf die Punktformige Zugbeeinflussung (PZB) schwören, sei ETCS das deutlich präzisere und daher überlegene System, so Dewald. Die laut den Sicherheitsberichten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zunehmenden Signalüberfahrungen wären damit hinfällig.

ETCS Level 2 könne jedoch nicht flächendeckend zum Einsatz kommen, bevor der passende Zugfunk verfügbar ist, konkret also bis zum Rollout des

GSMR-R-Nachfolgers Future Railway Mobile Communication System (FRMCS). Die geeignete Alternative sei Level 1 Full Supervision (FS), das vom Zugfunk unabhängig und technisch weniger komplex sei, während es aus Sicht der Triebfahrzeugführenden kaum Unterschiede in der Visualisierung an Bord gebe.

Der VDV erarbeitet mit den NE-Bahnen und den Eisenbahnen des Bundes ein Level 1-Planungsregelwerk für Deutschland; ebenso sind ein Lastenheft für die Systemanforderungen sowie ein Betriebsregelwerk geplant. Des Weiteren plädierte Dewald für eine systemführende, koordinierende Stelle für Rollout und Migration, die sich unter anderem um Schnittstellen, Zulassungsfragen und Finanzierung kümmert.

„Systemrelevanter Sanierungsfall und hoffnungsvolles Dauerärgernis“

Welche wichtige Rolle die Politik spielt, verdeutlichte Dirk Flege von der Allianz pro Schiene. Er präsentierte eine Grafik, die den Rückstand Deutschlands beim ETCS-Ausbau gegenüber seinen europäischen Nachbarn und den selbstgesteckten Zielen bis 2040 vor Augen führte. Genau solche prägnanten und einfachen Botschaften brauche es, um bei politisch Verantwortlichen Gehör zu finden, erklärte Flege in seinem leidenschaftlichen und eindringlichen Vortrag.

Flege nutzte seinen erstmaligen Auftritt beim VDEF, um dem Publikum die Arbeit des von ihm geleiteten Verbands näher zu bringen. Er selbst versteht sich als politisches Sprachrohr einer Branche, die er als kompliziert und kleinteilig beschrieb – im Unterschied etwa zur Automobil- oder Luftfahrtindustrie und deren äußerst schlagkräftiger Lobbyarbeit. Er betonte, dass es sich bei der Schiene nicht um eine Branche wie jede andere handele, da sie stark von öffentlichen Geldern abhängig sei. Ebenso wenig sei die Deutsche Bahn ein normales Unternehmen, auch wenn die Führungspersonen des Staatskonzerns das oft so sehen würden.

Doch Flege wollte bei allen Problemen auch Hoffnung verbreiten und zu mehr Selbstvertrauen aufrufen. Er zeigte einige positive Trends auf, wie den seit 2010 leicht gewachsenen Marktanteil des Schienenverkehrs und die in den letzten Jahren deutlich gestiegenen öffentlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur.

Demgegenüber steht die Überlastung durch zunehmende Verkehrsnachfrage bei gleichzeitig schrumpfendem Netz sowie weitere bekannte Herausforderungen, darunter finanzielle Fehlanreize und der nicht mehr vorhandene Wettbewerb im Schienenpersonen-nahverkehr. Diese Überlastung müsse ins Gesetz geschrieben und der neue Infraplan für die darin formulierten Ziele unterlegt werden, forderte Flege. Hierfür sei Lobbyarbeit, unter anderem des VDV, gefragt.



Mit den Publikationen
Deine Bahn und Bahn
Praxis vor Ort in Bremen:
Der Bahn Fachverlag
ist Partner des
VDEF-Symposiums

Die Schiene sei ein „systemrelevanter Sanierungsfall und hoffnungsvolles Dauerärgernis“, fasste Flege das Wechselspiel von Licht und Schatten in seinen Ausführungen zusammen.

Sicherung von Gleisarbeiten: Wie EBL den Überblick behalten

Die derzeit unklare Lage bei der Neuformulierung der ETCS-Strategie des Bundes macht sich auch bei der Weiterentwicklung des rechtlich-normativen Rahmens für den Bahnbetrieb bemerkbar, wie der Vortrag von Dietmar Litterscheid (VDV) zeigte. So muss die betriebstechnische Ausstattung der Strecken bei der Ausgestaltung von Schnittstellen-Vereinbarungen zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) oder Infrastrukturnutzungsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) berücksichtigt werden, für die der VDV Handlungshilfen und Vorlagen erarbeitet und bereitstellt.

Schwerpunkt von Litterscheids Ausführungen waren eine neue Planungsrichtlinie für Signale sowie ein Leitfaden für die Sicherung von Arbeiten im Gleisbereich. Er verwies dabei auf die Vielzahl der Faktoren, die Eisenbahnbetriebsleiter*innen (EBL) zu beachten haben, die eine Baumaßnahme anmelden und überwachen, wie zum Beispiel die Definition des Gefahrenbereichs.

Des Weiteren gab Litterscheid einen Überblick über geplante Aktualisierungen von VDV-Schriften, darunter eine neue Unfallverhütungsvorschrift. Ebenso kam die im Dezember in Kraft getretene neue Sprachregelung bei Notrufen zur Sprache.

Einschränkungen durch Baumaßnahmen: EVU erhalten mehr Rechte

In seinem gewohnten Überblick über Neuerungen aus der eisenbahnrelevanten Gesetzgebung stellte VDV-Rechtsexperte Markus Ring einige Punkte aus dem Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Bundesregierung zur Vereinfachung von Infrastrukturprojekten vor (mehr dazu im Beitrag ab S. 6 in diesem Heft).

Er dämpfte jedoch zu große Erwartungen, da es bereits seit dreißig Jahren Beschleunigungsgesetze mit ähnlichen Inhalten gebe, auch wenn punktuelle Verbesserungen durchaus möglich seien.

Ring ging auch auf die Frage ein, welche Unternehmen vom KRITIS-Dachgesetz und dem NIS-2-Umsetzungsgesetz betroffen sind, die sich mit dem Schutz kritischer Infrastruktur vor kriminellen oder cyberterroristischen Angriffen beschäftigen. Dies hängt von den im Gesetz definierten Schwellenwerten ab, unter anderem für das Ausmaß der Abhängigkeiten und die Zahl der Betroffenen, die Stärke der Auswirkungen bei Ausfall der kritischen Dienstleistung sowie Umsatz und Zahl der Mitarbeitenden. Nach Einschätzung des VDV dürfte aber ein großer Teil der NE-Bahnen unter die Regelung fallen.

Der Branchenverband registrierte eine zunehmende Unzufriedenheit mit der Arbeit der Triebfahrzeugführerschein-Stelle des EBA. Der VDV hat dazu eine informelle Gesprächsrunde mit EVU initiiert und trägt die Beschwerden an das EBA weiter; Mitgliedsunternehmen sind aufgerufen, sich beim Verband mit diesbezüglichen Anliegen zu melden.

Zunehmend werden nach Einschätzung des VDV auch Verfahren im Zusammenhang mit Baumaßnahmen und Baukommunikation, erklärte Ring. Die Beschlusskammer des Bundesgerichtshofs (BGH) stellte hier Defizite bei der DB InfraGO fest, unter anderem bei der Einhaltung von Fristen.

Neben den bereits regelmäßig verhängten Strafgebern werden auch Entschädigungen an betroffene EVU diskutiert, um die Situation zu verbessern. Bereits beschlossen ist die Möglichkeit, eine erheblich verspätete Baumaßnahme abzusagen, wenn betroffene EVU dieser Maßnahme widersprechen. Der BGH bestätigte zudem, dass EVU sich Vertragsstrafen vom Netzbetreiber zurückholen können, wenn dieser die Trassen verspätet bereitgestellt hat.

Investoren auf Shopping-Tour: Infrastrukturbetreiber im Fokus

Ein aus EBL-Sicht auf den ersten Blick exotisches Thema präsentierte Rechtsanwalt Alexander Heinen, der ebenfalls seit einigen Jahren ein regelmäßiger Gast beim VDEF-Symposium ist: Mergers & Acquisitions, also Fusionen und Übernahmen.

Prominentestes Beispiel war der Verkauf von DB Schenker an die dänische Logistikgruppe DSV. Doch wie Heinen bei der Vorbereitung seines Vortrags festgestellt hatte, ist in diesem Bereich auch im Kleineren einiges in Bewegung und es tummelt sich eine Vielzahl von interessierten Akteuren auf dem deutschen Schienenmarkt, darunter ausländische Investmentfonds.

Der Jurist sieht besonders viel Potenzial bei neuen Technologien, da sich diese nur langsam im Schienen-sektor durchsetzen, sowie bei Werkstätten. Das Sondervermögen werde ebenfalls Einfluss auf den Markt haben, da Unternehmen im Bereich der öffentlichen Infrastruktur für Investoren aufgrund der stabilen Renditeerwartungen interessant seien.

Sicherheit ist kein Selbstläufer: Human Factors-Initiativen bei DB Regio

Sicherheitskultur im Bahnbetrieb ist dagegen ein klassisches Eisenbahnerthema, wobei der sogenannte menschliche Faktor in der letzten Zeit in den Fokus gerückt ist. Markus Lorenz, EBL der DB Regio, erläuterte mit vielen anschaulichen Beispielen, wie sich das Unternehmen darum bemüht, die Sicherheitskultur unter aktiver Einbeziehung des Personals im betrieblichen Alltag zu etablieren und zu stärken.

Sicherheit ist nie ein Selbstläufer, zeigte Lorenz anhand der in internen Auswertungen festgestellten hohen Zahl von Ereignissen wie Vorbeifahrten oder

Zwangsbremungen. DB Regio wolle weg von einer strafenden hin zu einer vertrauensbasierten Sicherheitskultur, auch wenn Strafen da, wo sie angemessen sind, weiterhin verhängt werden.

Erfolgsfaktor sei die Aktivierung der Mitarbeitenden, die selbst Beiträge leisten und z. B. eigene Videos oder Plakate erstellen, und der Unternehmensführung bzw. dem EBL damit auch die Möglichkeit bieten, in den Dialog zu treten, selbst wenn einzelne Maßnahmen kritisch beurteilt werden. ■

Lesen Sie auch

**Weniger Züge machen
den Bahnverkehr nicht pünktlicher**

Deine Bahn 12/2025

Wenn die Sicherheitskultur greifbar wird

Deine Bahn 02/2025

**Koordinierende Stelle
soll ETCS ins Rollen bringen**

Deine Bahn 10/2024

**Artikelserie:
ETCS im Bahnbetrieb**

Online auf www.system-bahn.net/artikelserien/

— Anzeige —



MOBILITÄT HAT EINE BASIS.

Mit unseren Qualitätsprodukten wie Gleisschotter, Korngemisch 1 und 2 sowie Randwegmaterial erreichen jeden Tag Millionen Menschen ihr Ziel.

Ihr Ansprechpartner:

BVG Baustoff-Vertriebs-Gesellschaft mbH

Herr Max Merlin Herbort

Bahnhofstraße 19 | 55606 Kirn | Tel.: 06752 132-69 | E-Mail: max.herbort@bvg-kirn.de

Alle Rechte vorbehalten • Bahn Fachverlag GmbH