



Foto: C. Müller

Forschung im Klimakanal: Das Programm „Shift2Rail“ soll die Schiene attraktiver machen.

EU legt Zusammenarbeit mit Schweiz bei Eisenbahnforschung auf Eis

Technik Das schweizerische Referendum gegen die Masseneinwanderung hat bereits Reaktionen der EU-Kommission bewirkt: Die Verhandlungen über eine Beteiligung der Schweiz am Forschungsprogramm „Horizon 2020“ sind ausgesetzt worden. Dies hat die EU-Kommission mitgeteilt.

Der vorläufige Ausschluss der Eidgenossenschaft hat auch Auswirkungen auf die Eisenbahnbranche. Denn aus Horizon 2020 wird neben anderem das ambitionierte Programm „Shift2Rail“ finanziert. Es hat zum Ziel, mit Innovationen auf dem Gebiet Bahntechnik die Schiene attraktiver und wettbewerbsfähiger zu machen. Innerhalb eines Zeit-

raums von sieben Jahren stehen dafür rund 900 Mio. EUR zur Verfügung.

In Athen haben auf Einladung der griechischen EU-Präsidentschaft am 19.02.2014 Vertreter der EU-Kommission und Führungskräfte der Eisenbahnbranche Einvernehmen darüber erzielt, dass Shift2Rail möglichst schnell in die Praxis umgesetzt werden soll.

Der Internationale Eisenbahnverband UIC wird sich mit dem Europa-Team, dem „Konsortium“, beteiligen, das als „Shift2Rail-Kollegium“ bekannt ist. Es besteht aus rund 15 Gesellschaften. Die griechischen und serbischen Eisenbahnen Train OSE und ZS werden dem Team beitreten. **RB 24.2.14 (ici)**

In dieser Ausgabe:

Seite 3 → ERFA

- Wie verschiedene Verbände die Abstimmung über das 4. Eisenbahnpaket beeinflussen wollen **Seite 2**
- Wie die Bahn-Unternehmensgruppe NBE die Aktivitäten im Personen- und Güterverkehr aufgestellt hat **Seite 4**
- Welche Varianten der Y-Trasse im Dreieck Hamburg – Bremen – Hannover zur Diskussion stehen **Seite 6**
- **Thema** Instandhaltung im Personenverkehr: Wer neu am Markt ist, wie Winterbetrieb einfacher wird **Seite 8-13**
- Wie die Stadt München das U-Bahn-Netz mit einer weiteren Linie verdichten will **Seite 14**

EU-Lokführerschein kostet Bahnen erneut Millionen

Harmonisierung Weiteres Beispiel für die Belastung der Branche durch Harmonisierung: Wie aus dem Konzern verlautet, kostet die Einführung des europäischen Lokführerscheins die Deutsche Bahn nach derzeitigem Stand insgesamt 30 Mio. EUR. „Das ist eher noch konservativ gerechnet“, kommentiert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Zahl auf Anfrage.

„Aus unserer Sicht ist dieses Vorgehen der EU mal wieder ein Paradebeispiel dafür, wie unter dem Deckmantel der Interoperabilität de facto eine Überregulierung des Eisenbahnsektors stattfinden soll“, erklärt der VDV. Den Mehraufwendungen stünde kein Sicherheitsgewinn gegenüber. **RB 24.2.14 (ici)**



Ihr Fahrplan für Rechtsfragen im ÖPNV

Gesetze und Kommentar zum ÖPNV-Recht plus online-Zugang zu gerichtlichen Leitentscheidungen

Recht des ÖPNV, Praxishandbuch, Hubertus Baumeister (Hrsg.), 1. Auflage 2013, Band 1 Gesetze 660 Seiten, Band 2 Kommentar 854 Seiten, gebunden, EUR 189,- inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten

Weitere Infos, Leseprobe und Bestellung:

www.eurailpress.de/oepnvrecht | Telefon: (040) 23714-440



Eurail
press

Erbitterter Kampf um Begriffe und Worte beim 4. Eisenbahnpaket im EU-Parlament

Liberalisierung Die Lobby-Schlacht geht weiter: Wenige Tage vor der Abstimmung über das 4. Eisenbahnpaket im Europäischen Parlament (EP) am 26.02.2014 versuchen die Gegner einer strikten Trennung der Finanzströme in integrierten Konzernen alles, um die Abgeordneten auf ihre Seite zu ziehen.



Boguslaw Liberadzki

Die Gemeinschaft Europäischer Eisenbahnen CER „bearbeitet“ die Parlamentarier intensiv, die Befürworter einer strikten Trennung – eine Koalition rund um den Verband der Europäischen Güterbahnen Erfa – halten dagegen.

In seinem „Governance“-Bericht hat der sozialdemokratische belgische Abgeordnete Said El Khadraoui gegen die Vorstellungen der CER im Verkehrsausschuss eine klare Trennung der Finanzströme durchsetzen können. Den versucht die CER jetzt mit diversen Änderungsvorschlägen nachträglich aufzuweichen. Gleichzeitig erhalten die Abgeordneten Post von Erfa und Co., die detailliert begründen, warum der von der CER angeregte Änderungsvorschlag auf keinen Fall berücksichtigt werden darf. So argumentiert in Deutschland das Bündnis der Wettbewerberverbände Mofair und Netzwerk Europäischer Eisenbahnen, es drohe der Rückfall in den Zustand vor Verabschiedung des Recast; die integrierten Bahnen erreichten wie-

der vollen Zugriff auf die Infrastruktur. Für die Wettbewerber könne dies das Aus bedeuten, weil sie den Betrieb nicht aus der Infrastruktur subventionieren könnten.

Dabei geht es teilweise um einzelne Worte: So heißt es in Artikel 7a(4), dass ein Infrastrukturunternehmen „ausschließlich“ auf eigene Rechnung Geld am Kapitalmarkt aufnehmen darf. CER will das Wort „ausschließlich“ streichen. Erfa und Co. wenden ein, dass ohne „ausschließlich“ die Netzfirma auch über die Holding eines integrierten Konzerns an den Kapitalmarkt gehen könnte, was – vereinfacht ausgedrückt – wieder finanzielles Durcheinander zur Folge hätte. Genau das sollte vermieden werden.

Ein anderes Beispiel: In Artikel 7b(5) geht es um das Wort „Management“. CER möchte, dass es dort einfach heißt, das Infrastrukturunternehmen hat sein eigenes „Management“. Erfa und Co. wollen an der Ursprungsfassung festhalten, die lautet: Das Infrastrukturunternehmen hat sein eigenes „Personal“. Das, schreibt die Ursprungsfassung weiter vor, arbeitet in Räumlichkeiten, die von denen anderer Beschäftigter des integrierten Konzerns getrennt sind. Auch die Formulierung „Sicherung der Unabhängigkeit der Infrastrukturfirma“ fehlt im CER-Änderungsvorschlag.

Wie in diesen beiden Beispielen versucht der Verband noch in acht weiteren entscheidenden Punkten die klaren Vorgaben des Art. 7 zu verwässern.

Einen anderen Änderungsvorschlag in letzter Minute hat der polnische Sozialdemokrat Boguslaw Liberadzki eingebracht. Auch darüber müssen die Abgeordneten abstimmen. Liberadzki will Nebenbahnen von den Trennungspflichten des Artikels 7 ausnehmen. Die Ausnahme soll Bahnen betreffen, deren Netzlänge weniger als 500 km beträgt, die keine strategische Bedeutung für das Funktionieren des EU-Eisenbahnmarktes haben und die technisch und organisatorisch unabhängig vom nationalen Kernnetz sind. Die Liste der Unterstützer des Antrags deutet an, dass er gute Chancen hat, angenommen zu werden.

EU beharrt auf Prinzip der Personenfreizügigkeit

Recht Schlechte Aussichten für den Fortbestand des Landverkehrsabkommens zwischen EU und Schweiz: Die Europäische Union will Beschränkungen des freien Personenverkehrs nach dem Schweizer Referendum zur Masseneinwanderung nicht hinnehmen. Dies bekräftigte der Chefverwalter des europäischen auswärtigen Dienstes, David O' Sullivan, am 20.02.2014 in Brüssel. Die Personenfreizügigkeit sei ein fundamentaler Grundwert der EU und als solcher nicht verhandelbar. Der schweizerische Bundesrat habe aber Zeit und Gelegenheit, die EU-Position bei einem Gesetzentwurf zu berücksichtigen. RB 24.2.14 (lic)

Bayern will Fahrzeit München–Prag reduzieren

Infrastruktur Eine Studie im Auftrag des Freistaats Bayern soll bis Ende 2014 klären, ob und wie mithilfe kleinerer Infrastrukturausbauten auf bayerischer Seite spürbare Fahrzeitverkürzungen auf der Verbindung München – Regensburg – Hof – Pilsen – Prag erreicht werden können. „Unser mittel- bis langfristiges Ziel bleibt eine Reisezeit von rund vier Stunden zwischen den beiden Metropolen“, erklärt Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann auf der Website des Ministeriums. Derzeit sind Reisezüge rund sechs Stunden unterwegs. RB 24.2.14 (lic)

4. Global Rail Freight Conference in Wien

Güterverkehr Der internationale Eisenbahnverband UIC organisiert vom 23. bis 25.06.2014 die 4. Global Rail Freight Conference. Nach Delhi 2007, St. Petersburg 2010 und Tanga 2012 findet sie diesmal in Wien statt. Die Konferenz steht unter dem Motto „nahtlose Transportketten dank Harmonisierung – Erfolgsberichte und weltweite Perspektiven für den Schienengüterverkehr“. Themen sind neben der Harmonisierung Raumplanung, Korridore, Marktanteilsgewinne und Technik-Trends. RB 24.2.14 (lic)