



Foto: Deutsche Bahn AG / Ulrike Mielthie

Neuer ICE: Bei der Beschleunigung der Fahrzeugzulassung in der EU tut sich erst einmal nichts.

EU-Verkehrsminister legen das 4. Eisenbahnpaket erst einmal auf Eis

Liberalisierung Vorläufiges Aus für das 4. Eisenbahnpaket: Auch dessen „Technische Säule“ wird in der laufenden EU-Legislaturperiode nicht unter Dach und Fach kommen.

Die griechische Ratspräsidentschaft, die derzeit die Geschäfte der Mitgliedstaaten führt, sieht – anders als noch zu Jahresbeginn – keine Möglichkeit, das letzte „technische“ Teilgesetz im Verkehrsministerrat abzuschließen.

Es handelt sich um die Bestimmungen über die Europäische Eisenbahnagentur (Era). Geplant war, dass die nationalen Verkehrsminister bei ihrem Treffen Mitte März über das Gesetz entscheiden. Jetzt teilen die Griechen

mit, sie schafften es nicht. Ihre Entscheidung haben sie gegen diverse Staaten getroffen, darunter Deutschland. Die deutsche Vertretung bei der EU hat die griechische Präsidentschaft gedrängt, die Verhandlungen über die Richtlinie abzuschließen.

Da die technischen Teile des Eisenbahnpakets (Interoperabilität, Sicherheit und Era) eng zusammenhängen, besteht anders als erhofft keine Möglichkeit mehr, mit informellen Verhandlungen zwischen Europäischem Parlament und Mitgliedstaaten das Teilpaket noch in dieser Legislaturperiode abschließend beraten zu können. **RB 10.2.14 (wal)**

Lesen Sie mehr auf Seite 3

In dieser Ausgabe:

- Welche Pläne die Bundesregierung für das Eisenbahn-Regulierungsgesetz in dieser Legislaturperiode hat **Seite 2**
- Wie die Aussichten für die 1. Lesung des 4. Eisenbahnpakets im europäischen Parlament stehen **Seite 3**
- Welche Eisenbahn-Infrastrukturprojekte die Schweiz bereits außerhalb des Landes gefördert hat **Seite 5**
- Welche neue Strecke die Regio Shuttle der Erfurter Bahn und der Süd-Thüringen-Bahn bedienen können **Seite 6**
- Wie sich Transporte im Kombinierten Verkehr vom Rheinland ins Baltikum beschleunigen **Seite 7**

Bodewig koordiniert Ostsee-Adria-Korridor

Europa-Parlament Der frühere Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) wird als Europäischer Koordinator künftig zuständig sein für den Güterverkehrskorridor von der Ostsee an die Adria („Ostsee-Adria“). Das teilte EU-Verkehrskommissar Siim Kallas dem Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments mit.

Die Koordinatoren, deren Nominierung die EU-Staaten zustimmen müssen, sind zuständig für Auf- und Ausbau der neun Korridore des Transeuropäischen Kernverkehrsnetzes. Um den Rhein-Alpen-Korridor von Rotterdam nach Genua („Rheingebiet-Alpen“) wird sich die frühere spanische Außenministerin Ana de Palacio kümmern. **RB 10.2.14 (wal)**



Das Online-Archiv von Rail Business

Recherchieren Sie in allen Ausgaben seit Erscheinen von Rail Business! Dieser Service ist für Abonnenten exklusiv und kostenlos. Einfach mit Ihrer Abnummer + Postleitzahl einloggen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch im Online-Archiv von Rail Business.

EP hält an Erster Lesung des 4. Eisenbahnpakets Ende Februar fest

Europa-Politik Anders als die Verkehrsminister hält das Europäische Parlament (EP) an seinem Zeitplan fest. Es wird am 25.02.2014 über alle sechs Einzelgesetze des 4. Eisenbahnpakets abstimmen. Die „Erste Lesung“ bindet das künftige EP weitgehend.

Umso heftiger kämpfen die Lobbyisten um die Stimme jedes Abgeordneten – vor allem bei der Trennung von Infrastruktur und Fahrbetrieb. Deutsche Bahn (DB) und die Gemeinschaft Europäischer Eisenbahnen und Infrastrukturbetreiber (CER) tun alles, damit das EP die strengen Regeln der EU-Kommission ablehnt, die sein Verkehrsausschuss bestätigt hat.

Demgegenüber kämpfen Vertreter des Verbandes der Europäischen Güterbahnen (Erga) und von 18 Güter- und Personenverkehrsfirmen dafür, dass die Vorschriften akzeptiert werden.

Der Konflikt lässt sich am Artikel 7c des „Governance“-Gesetzes beispielhaft verdeutlichen. Er regelt die Kontrolle der Trennungsvorschriften: Die EU-Kommission kann aus eigener Initiative oder auf Hinweis von Mitgliedstaaten überprüfen, ob Konzerne sich daran halten. Und: Der Artikel gibt Brüssel bei Verstößen die Möglichkeit zu scharfen Sanktionen. Sie kann dem Konzern, der sich nicht an die Regeln hält, den Zugang zu ausländischen Märkten verwehren.



Said El Khadraoui

DB und CER kämpfen verzweifelt für die komplette Streichung des 7c, der die Nichtbeachtung der Trennungsvorschriften sanktioniert. Genauso verzweifelt bemüht sich die Fraktion rund um die Erga um dessen Erhalt.

Wie *Rail Business* erfuhr, will der zuständige EP-Berichtersteller, der belgische Sozialist Said El Khadraoui, den Artikel unverändert abstimmen lassen. Er kann sich dabei aber nicht einmal aller Stimmen seiner eigenen S&D-Fraktion sicher sein. Ob das EP ihm folgen wird, zeigt sich in zwei Wochen. RB 10.2.14 (wal)

Bahnen konnten Marktanteil 2013 halten

Verkehrsmarkt Die Mengen im Güterverkehr in Deutschland haben im Jahr 2013 um 0,8 % zugenommen, die Verkehrsleistung stieg um 1,6 % gegenüber 2012. Dies teilte das Statistische Bundesamt (Destatis) am 07.02.2014 mit. Insgesamt wurden 4,3 Mrd. t befördert und 643 Mrd. tkm geleistet.

Die Eisenbahnen lagen bei der Mengenentwicklung genau im Schnitt: Sie beförderten 0,8 % mehr Mengen und leisteten 1,6 % mehr tkm. Die Mengen gibt Destatis mit 369 Mio. t, die Verkehrsleistung mit 112 Mrd. tkm an. RB 10.2.14 (lic)

www.destatis.de

Verladerkritik an Xrail-Leistungen

Güterverkehr Enttäuscht sind Verlager vom Angebot im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr mit Wagengruppen und Wagenladungen. Die Erwartungen, welche die teilnehmenden sieben Staatsbahnen mit der Gründung der Allianz Xrail geweckt haben, hätten sich nicht erfüllt. „Wir sind sehr enttäuscht, dass sich das System nur auf ganz spezielle Verbindungen bezieht“, sagte ein Verlager am Rand des BME/VDV-Güterverkehrsforums in Köln. Die Datenübermittlung sei „vorsintflutlich“. RB 10.2.14 (lic)

www.xrail.eu

VDV: Mehrbelastung bedroht das System

Wirtschaftlichkeit Die Sorge vor zusätzlichen Kostenbelastungen durch die Energiewende und die Lärmsanierung des Schienenverkehrs sowie die Unterfinanzierung der Infrastruktur beschäftigen die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammengeschlossenen Eisenbahnen. „Am Ende muss sich die Regierung fragen, ob sie eine Eisenbahn möchte oder nicht“, spitzte Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff die Befürchtungen der Branche am 06.02.2014 in Berlin zu.

Die Umrüstung der Güterwagen auf lärmminimierende Bremstechnologie wird nicht so schnell gehen, wie die Ko-

alition aus CDU/CSU und SPD erwartet. Bis 2016 ist es laut Wolff nicht möglich, die Hälfte des Waggonbestandes – also rund 90 000 Wagen – mit K- oder LL-Bremssohlen auszustatten. Die Industrie könne die benötigte Anzahl von 2 Mio. Stück bis dahin nicht liefern. Bisher sei von einem Umrüstungszeitraum bis 2020 die Rede gewesen. Wolff wies auch auf die zusätzlichen Kosten von 700 bis 800 Mio. EUR hin: „Das ist ein Volumen, das nicht zu stemmen ist.“ Mittlerweile sei Schienengüterverkehr kaum noch rentabel. Wolff: „Jede weitere Belastung bringt das System zum Erliegen.“ RB 10.2.14 (lic)

Wagenhalter fühlen sich von Politik missachtet

Verbände Einen Mangel an Gehör auf der Leitungsebene des Verkehrsministeriums beklagt der Verband der Güterwagenhalter und -nutzer, VPI. Einladungen an Staatssekretäre, auf Verbandstagungen zu sprechen, blieben unbeantwortet. Auf die Bitte, am Rand der vom Bund veranstalteten Konferenz Güterverkehr und Logistik im Jahr 2013 eine Viertelstunde mit dem Verkehrsminister zu sprechen, habe es keine Reaktion gegeben. „Offensichtlich sind wir mit unseren Anliegen unbequem“, sagt VPI-Geschäftsführer Jürgen Tuscher der *Rail-Business*-Redaktion. RB 10.2.14 (lic)