



Ausgabe 01 | 2014

Abstimmung über Viertes Eisenbahnpaket

In den Wochen und Monaten vor der Europawahl steigerte das Europäische Parlament nochmals sein Arbeitstempo, um über zahlreiche während der letzten fünf Jahre begonnenen Gesetzesvorschläge im Plenum noch final abzustimmen, bevor das neu gewählte Parlament im Juni das Geschäft übernimmt. Das Vierte Eisenbahnpaket wurde am 26. Februar im Plenum abgestimmt, wodurch die „erste Lesung“ des Europäischen Parlaments formal abgeschlossen ist.

Die Verhandlungen um das Vierte Eisenbahnpaket werden auch im neuen Parlament fortgesetzt werden.

Überraschend hat das Plenum dabei einige der Vorschläge der EU-Kommission zu einer verschärften Entflechtung integrierter Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen zurückgewiesen. Im Übrigen folgte das Plenum jedoch weitgehend dem Votum des Verkehrsausschusses vom Dezember 2013. Demnach soll der freie Zugang zu innerstaatlichen Schienenpersonenverkehren grundsätzlich ab Dezember 2019 gewährt werden. Des Weiteren soll die Europäische Eisenbahngesellschaft (ERA) künftig Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen erteilen.

Besonders positiv ist aus Sicht des VDV zu bewerten, dass die Europaabgeordneten einer Ausnahmeregelung von den **Unbundlinganforderungen** zugunsten kleiner Netze zustimmten, d.h. für Netze unter 500km Strecke ohne strategische Bedeutung für den europäischen Eisenbahnmarkt bzw. technisch oder betrieblich isolierte Netze.

Im Hinblick auf die Änderung der **Verordnung 1370/2007** bestätigte das Plenum in den meisten Punkten die Meinung des Verkehrsausschusses, nahm jedoch auch einzelne, zum Teil wichtige Änderungen vor, für die sich der VDV zuvor eingesetzt hatte. Leider wurde dort jedoch auch das sogenannte „Unterkompensationsverbot“ bestätigt, welches in Deutschland die Gefahr birgt, die steuerliche Anerkennung des kommunalwirtschaftlichen Querverbundes in Frage zu stellen.

Parallel zu den Diskussionen im Parlament behandelte der Rat bisher nur den technischen Teil des Vierten Eisenbahnpakets. Zur Interoperabilitäts-

richtlinie und Sicherheitsrichtlinie sowie zur ERA-Verordnung legte er bereits einen gemeinsamen Standpunkt fest. Die griechische Präsidentschaft hat nun auch noch für Juni 2014 erste Beratungen der Mitgliedstaaten zu den Änderungen der Recast-Richtlinie (RL 2012/34) sowie zur Verordnung 1370/2007 angekündigt. Während sich das Parlament noch neu konstituiert, hat der Rat demnach die Möglichkeit, aufzuholen und auf nahezu denselben Stand wie das Parlament zu gelangen.

Als nächsten Schritt stehen die sog. „**Trilog**“ zur Aushandlung von Kompromissen zwischen Rat, Parlament und Kommission an. Wirklich Schwung wird in die Verhandlungen jedoch erst unter italienischer Präsidentschaft in der 2. Jahreshälfte kommen.



© Europäisches Parlament, 2014

Europawahlen

Bei den Europawahlen am 22.-25. Juni wurde die EVP wieder die stärkste Fraktion, gefolgt von der S&D-Fraktion, den Liberalen und den Grünen. Euroskeptische Parteien konnten in mehreren Mitgliedstaaten Erfolge verbuchen; es bleibt jedoch abzuwarten, wie diese sich im Europäischen Parlament organisatorisch aufstellen werden. Zahlreiche wichtige deutsche Ansprechpartner des VDV sind auch im neuen Parlament wieder vertreten. Der VDV – wie auch die internationalen Verbände UITP und CER – wird zeitnah auf die neuen Abgeordneten zugehen und ihnen unsere Auffassung zu den Prioritäten der europäischen Verkehrspolitik in der kommenden Legislaturperiode vorstellen.

Shift 2 Rail

Shift 2 Rail heißt die Public Private Partnership (PPP) im Bereich der europäischen Eisenbahnforschung. Ein sogenanntes Joint Undertaking gleichen Namens verwaltet das Projekt und die Mittelvergabe. Im Rahmen von Shift 2 Rail sollen der europäischen Eisenbahnforschung für einen Zeitraum von sieben Jahren (2014-2020) 450 Mio. € von Seiten der EU und 470 Mio. € von Seiten der Eisenbahnindustrie, aber auch von beteiligten Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden.

Die EU-Verkehrsminister hatten sich am 14. März 2014 auf einen gemeinsamen Standpunkt zu der Verordnung geeinigt, welche der Shift 2 Rail-Initiative zugrunde liegt. Das Europäische Parlament wurde im April konsultiert. Abschließend wird der Rat die Verordnung voraussichtlich am 5. Juni formell verabschieden. Noch im Juli werden dann die vorbereitenden Schritte zur vollen Arbeitsaufnahme des Joint Undertakings beginnen.

EU-Parlament verhindert grenzüberschreitenden Verkehr von Megatrucks

Das Europäische Parlament hat im April über einen Vorschlag der Kommission zur Änderung der Richtlinie 1996/53 über die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugen abgestimmt. Der Vorschlag sollte ein aerodynamisches Design von LKW ermöglichen, aber auch die Auffassung der Kommission durch den Gesetzgeber bestätigen lassen, dass Megatrucks im grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen werden können, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten dem zustimmen. Zudem enthielt der Entwurf der Kommission eine neue, für die Bahnen nachteilige Definition des kombinierten Verkehrs.

Das EU-Parlament hat die Vorschläge der Kommission in weiten Teilen zurückgewiesen und damit Forderungen der CER und des VDV unterstützt.

Busse dürfen schwerer sein

In derselben Richtlinie werden auch die höchstzulässigen Gewichte von Bussen geändert. Neben dem Anheben des Maximalgewichts von zweiachsigen Bussen um 1,5 Tonnen auf insgesamt 19,5 Tonnen wird auch bis zu 1 Tonne zusätzlich für kohlenstoffarme Antriebe (z.B. Elektromotoren) gestattet. Die höchstzulässige Achslast darf hierbei jedoch nicht überschritten werden.

Kombinierter Verkehr

Um den kombinierten Verkehr zu erleichtern, dürfen nach Auffassung des Parlaments die im kombinierten Verkehr eingesetzten LKW fortan 15cm länger sein als bisher erlaubt, um 45-Fuß-Container besser transportieren zu können.

Derzeit beraten im Rat die Verkehrsminister über den Vorschlag. Eine abschließende Stellungnahme wird für den 5. Juni angestrebt. Die 2. Lesung wird dann im neu gewählten Europaparlament erfolgen.

Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Nach schwierigen Verhandlungen einigten sich der Rat und das Parlament auf eine Richtlinie zur Errichtung von Tank- und Ladestationen für alternative Kraftstoffe. Diese sollen über die nächsten 5-10 Jahre in Städten und entlang der TEN-V-Korridore in ganz Europa aufgestellt werden. Die Richtlinie verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten, sogenannte „National Policy Frameworks“ zu erstellen, in denen sie für ihr Land die Anzahl der Lade- und Tankstationen festlegen, die dort errichtet werden. Die EU-Kommission überprüft diese Policy Frameworks. Ferner werden europaweite Standards für die Stationen erarbeitet.

UITP und CER hatten sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass öffentliche Ladestationen für e-PKW, wo dies technisch möglich ist, in der Nähe von ÖPNV-Stationen errichtet werden, um die multimodale Mobilität zu fördern. Diese Forderung ist in den finalen Text der Richtlinie eingegangen.

TERMINHINWEISE

11.-12. Juni 2014 in Paris

Konferenz „Getting ahead of change!“ der UITP, gleichzeitig Expo „Transports Publics 2014“

Weitere Informationen und Anmeldung:
www.moving-together.com/conference

4.-5. Juni 2014 in Köln

Seminar „Europäische technische Rechtsvorschriften und Normen für Eisenbahnen“

Weitere Informationen und Anmeldung:
www.beka.de oder rupietta@beka.de

Zur Internalisierung der externen Kosten, die durch schwere Fahrzeuge verursacht werden, spricht sich das EU-Parlament auch für eine Änderung der Eurovignette-Richtlinie aus.

Kontakt

Annika Stienen
VDV-Europabüro Brüssel
T 0032 2 663 66 33 · M 0032 497 451682
stienen@vdv.de

Dr. Ralf Schnieders
VDV-Hauptstadtbüro Berlin
T 030 399932-23 · F 030 399932-15
schnieders@vdv.de

Herausgeber: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) · Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln · www.vdv.de