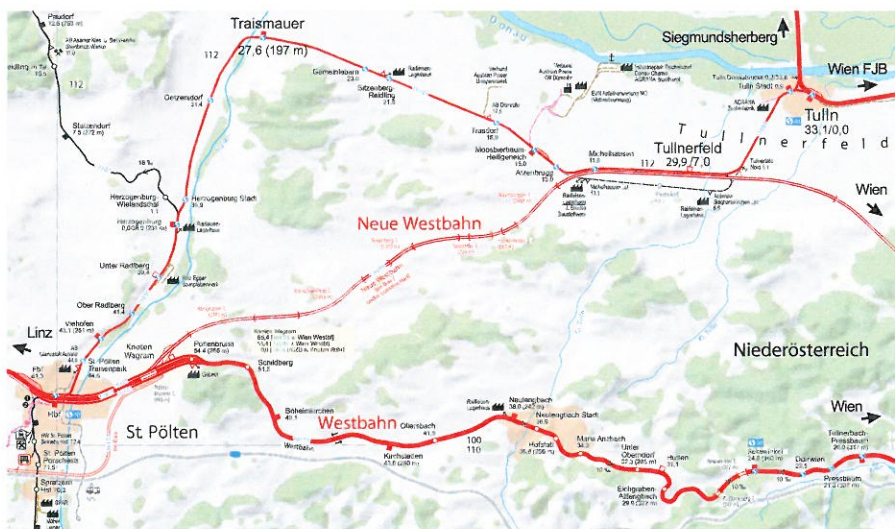




Nachts kein Güterverkehr mehr: Strecke Tulln – St. Pölten

ÖBB Infrastruktur erlässt erstes Nachtfahrverbot für Güterzüge

Bahnlärm Böse Überraschung für Güterbahnen: ÖBB Infrastruktur sperrt erstmals nachts eine Strecke für den Güterverkehr, um Anwohner vor Lärmbelästigungen zu schützen. Vom Fahrplanwechsel am 15.12.2013 an sind auf der eingleisigen Strecke zwischen Tulln und St. Pölten Güterzüge zwischen 20.30 Uhr und 6.00 Uhr nicht mehr erlaubt. Anlass dafür waren Proteste der Bürger-

liste MIT. „Es gibt kein Nachtfahrverbot durch das Verkehrsministerium“, teilt das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) auf Anfrage mit. Es handle sich um eine „organisatorische Regelung bei der Trassenvergabe durch den Infrastrukturbetreiber“. Dies sei in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2014 so festgelegt. **RB 2.12.13 (ici)**

In dieser Ausgabe:

- Wie die EU zu Nachtfahrverboten und Geschwindigkeitsbegrenzungen für laute Güterzüge steht **Seite 2**
- Was die neue Regierungskoalition aus CDU, CSU und SPD in der Eisenbahnpolitik unternehmen will **Seite 3**
- Welche Probleme den Verkauf von Beteiligungen des Verkehrskonzerns Transdev verzögern **Seite 5**
- Welche SPNV-Netze zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 an neue Betreiber gehen **Seite 10**
- **Thema:** Wer in Italien neue Züge fährt, was transportiert wird, welche Fahrzeuge eingesetzt werden **Seite 12/13**

EIM öffnet sich

Verbände Die europäische Netzbetreiber-Organisation European Rail Infrastructure Managers (EIM) öffnet sich weiteren Unternehmen. Dies beschloss die Mitgliederversammlung am 27.11.2013 in Brüssel. Damit ist die Mitgliedschaft unabhängig von der Größe, Struktur und den Eigentumsverhältnissen von Infrastrukturbetrieben möglich. Die Mitglieder unterstützen ferner die Bildung der europäischen Plattform für die Zusammenarbeit. **RB 2.12.13 (ici)**





Der Kommentar

Timon Heinrici zur Position der Kommission zu Verkehrsbeschränkungen für laute Güterzüge

Die Unsicherheit bleibt

Ja – aber. Die Antwort von Verkehrskommissar Siim Kallas auf die Frage des deutschen Europa-Abgeordneten Norbert Neuser, ob Fahrverbote oder Geschwindigkeitsbeschränkungen für laute Güterzüge mit EU-Recht vereinbar sind, hilft der Branche nicht wirklich weiter. Einschränkungen sind erlaubt, wenn sie keine erheblichen Auswirkungen haben, die den Grundsatz des freien Verkehrs infrage stellen – ist das der Fall, wenn Güterzüge nicht mehr fahren können, weil die verbleibenden Trassen tagsüber nicht ausreichen?

Es ist nicht der einzige Punkt, in dem Rechtsunsicherheit herrscht, weil das europäische Recht Lücken aufweist. Auch ist nicht klar, welche Ergebnisse die Überarbeitung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität auf dem Gebiet Lärm (TSI Noise) bringen wird. Die Unsicherheit führt dazu, dass Eisenbahnen und Wagenhalter Entscheidungen von großer wirtschaftlicher Tragweite aufschieben. Denn die schmalen Margen, die es im Güterverkehr gibt, lassen nicht zu, früher als der Konkurrent Technologien einzusetzen, die spürbar höhere Betriebskosten nach sich ziehen. Wenn dann Verbote wie in Österreich kommen, steht der Sektor unvorbereitet da. Für die verladende Wirtschaft ist das nicht unbedingt tragisch. Es gibt ja den Lkw. **RB 2.12.13**

Leser halten Klage wegen DB-Finzen für richtig

Umfrage „Die EU-Kommission will die Finanzströme im DB-Konzern durch den EuGH überprüfen lassen. Ist das nachvollziehbar?“, fragte die Redaktion auf der Website in der 48. Woche. 83 % der Teilnehmerinnen und Teilnehmer bejahten die Frage. **RB 2.12.13 (cm)**

www.eurailpress.de

Klares „Jein“ der Kommission zu Nachtfahrverboten für laute Güterzüge

Bahnlärm Wie steht die EU-Kommission zu Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachtfahrverboten für laute Güterzüge? Dassinteressierte den SPD-Bundestagsabgeordneten Norbert Neuser aus Boppard. Die offizielle Antwort von Verkehrskommissar Siim Kallas vom 18.11.2013: „Unter Berücksichtigung der geltenden Rechtsvorschriften der EU ist die Kommission der Auffassung, dass die nationalen Maßnahmen zur Bekämpfung der Geräuschmissionen von Güterzügen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Fahrbeschränkungen zu bestimmten Tages- oder

Nachtzeiten nicht gegen den Grundsatz des freien Verkehrs von Waren und Dienstleistungen verstoßen, wenn sie gleichermaßen für alle Betreiber von Güterzügen für Fahrten durch das nationale Hoheitsgebiet – unabhängig von der Herkunft dieser Betreiber – gelten und wenn sie keine erheblichen Auswirkungen haben, die den Grundsatz des freien Verkehrs infrage stellen.“ Daher müssten alle nationalen Regelungen im Einzelnen auf ihre Vereinbarkeit mit EU-Recht geprüft werden. **RB 2.12.13 (ici)**



Foto: C. Müller

Der Verkehr von lauten Güterzügen wie hier im Elbtal kann nach Meinung der EU-Kommission unter bestimmten Bedingungen eingeschränkt werden.

DB-Konkurrenten beklagen Nachteile

Wettbewerb Die Wettbewerber der Deutschen Bahn haben 2012 im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erstmals einen Marktanteil von 27 % und im Güterverkehr von fast 29 % erzielt.

Für die Verbände Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) und Mofair ist das allerdings kein Zeichen dafür, dass sich die Wettbewerbsbedingungen verbessert hätten. Sie sehen lediglich ein Indiz dafür, „dass die Nachteile der Wettbewerber der DB derzeit noch durch höhere Qualität und effektivere Leistungserbringung überkompensiert werden können“, erklärte Mofair-Präsident Wolfgang Meyer am 25.11.2013

bei der Vorstellung des Wettbewerber-Reports 2013/2014.

Nachteile für die Wettbewerber gäbe es auf verschiedenen Gebieten. Stärker als die Inflationsrate steigende Trassenpreise seien für den DB-Konzern ergebnisneutral, weil ein rückläufiges Ergebnis der Güterbahn einem besseren Ergebnis der Infrastrukturtochter gegenüberstehe. Für Strom müssten die Wettbewerber bis zu 14 % mehr bezahlen, stellte NEE-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling, fest. Zudem gebe es keinen Zugang zum Einzelwagenverkehr der DB. Dieses Segment müsse reguliert werden, fordern die Verbände. **RB 2.12.13 (ici)**