

Foto: DB AG/V. Emersleben

Sehr oft „Rot“ sahen Triebfahrzeugführer im vierten Quartal 2021 in den Korridoren.

Senkung der Netznutzungsentgelte war mitverantwortlich für Qualitätsprobleme

Infrastruktur Die durch die Coronapandemie bedingte Senkung der Netznutzungsentgelte hat im vierten Quartal 2021 zur Verschlechterung der Pünktlichkeit auf dem Netz der Deutschen Bahn beigetragen. Wie aus innerbetrieblichen Informationen hervorgeht, habe die weit gehende Subvention der Entgelte dazu geführt, dass Eisenbahnen im Korridor zwischen Rotterdam und der Schweiz überproportional viele „Expresstrassen“ bestellten.

Die Subvention der Netznutzungsentgelte um 97,8% bis Ende September und nachfolgend 87,6% bis Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2021 ließ den Preisunterschied zwischen Standardtrasse und Expresstrasse auf 4,4 Cent (bis September) beziehungsweise 24,8 Cent (bis Mitte Dezember 2021) schmelzen. Normalerweise liegt der Unterschied bei 2 EUR. Die Nachfrage nach den Expresstrassen vervielfachte sich daraufhin. Da aber nicht entsprechend viele Züge prioritär behandelt werden

können, wie dies bei Expresstrassen vorgesehen ist, blieb die Qualität hinter den Zielen zurück.

DB Netz hatte deswegen bei der Bundesnetzagentur beantragt, „schnelle“ und „Expresstrassen“ nicht mehr anbieten zu müssen. Der Antrag hatte jedoch keinen Erfolg.

Acht europäische Eisenbahnbranchenverbände hatten im November 2021 Vorwürfe gegen DB Netz wegen des Baustellen- und Störungsmanagements erhoben. Besonders auf dem Rhein-Alpen-Korridor habe in der zweiten Novemberhälfte eine „inakzeptable Situation“ geherrscht, beklagten sie in einem Schreiben an EU-Verkehrskommissarin Adina Valean, den designierten Verkehrsminister Volker Wissing und den DB-Netz-Vorstandsvorsitzenden Frank Sennhenn. Bei Störungen hätten keine ausreichenden Alternativen zur Verfügung gestanden, Personal sei nicht erreichbar gewesen oder konnte Probleme nicht kurzfristig lösen. RB 14.3.22 (ici)

In dieser Ausgabe:

- Wo im mittleren Korridor der eisernen Seidenstraße eine neue Verbindung entsteht Seite 2
- Wie die EU-Kommission den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr erleichtern will Seite 3
- Wie die französischen Eisenbahnen SNCF im Jahr 2021 abgeschnitten haben Seite 4
- Welcher Automobil- und Luftfahrtzulieferer jetzt auch den Eisenbahnmarkt entdeckt hat Seite 5
- Welche neuen Stahlverbindungen zwischen Deutschland und Italien in Betrieb gegangen sind Seite 7

KV-Förderrichtlinie hängt zwischen Ministerien

Infrastruktur Weil sich Ministerien nicht einig werden, gibt es derzeit keine Rechtsgrundlage für die Förderung von Umschlagterminals; Investitionen sind damit blockiert. Wie berichtet (RBS 45/21, Seite 1) trat die alte Förderrichtlinie planmäßig am 31.12.2021 außer Kraft. Die Abstimmung unter den beteiligten Ministerien dauere noch an, bestätigt das Bundesverkehrsministerium dem DVZ-Brief. Die anschließende Notifizierung in Brüssel dauere erfahrungsgemäß „rund sechs Monate“.

Naheliegender wäre, die bestehende Förderrichtlinie einfach zu verlängern und mit Haushaltsmitteln auszustatten, so dass die Anträge für den Aus- und Neubau eingereicht, geprüft und entschieden werden können. Dies habe die Bundesregierung bei der EU-Kommission beantragt, bestätigt eine Sprecherin des Verkehrsministeriums. Die Entscheidung werde noch im 1. Quartal 2022 erwartet. Im Bundeshaushalt 2022 sind bereits 62,7 Mio. EUR für die Förderung von Umschlaganlagen eingestellt. Das Ministerium warnt aber, dass aktuell eine sogenannte vorläufige Haushaltsführung gilt. RB 14.3.22 (kl/ici)



Der Kommentar

Timon Heinrici zur Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs

EU-weiter Netzbetrieb hätte viele Vorteile

„Wenn eine Idee zuerst nicht absurd erscheint, dann taugt sie nichts“, sagte Albert Einstein. Absurd ist die Idee nicht, Betrieb und Kapazitätsmanagement der nationalen Eisenbahnnetze auf europäischer Ebene zusammenzuführen. Das heißt nicht, dass die Idee nichts taugt, weil sie nicht absurd genug ist, aber es bedürfte der Intelligenz eines Einsteins für die praktische Umsetzung und des Verhandlungsgeschicks eines Kissingers für die Zustimmung der Mitgliedstaaten. Denn die sind Eigentümer der Netze und müssten ihren Einfluss aufgeben. Klar ist, dass die Verteilung der Betriebsführung in Europa ineffizient ist, hohe Kosten verursacht und den internationalen Eisenbahnverkehr behindert. Im Luftverkehr laufen die Bemühungen um einen „Single European Sky“ schon lange; alle Fortschritte fördern die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs.

Es liegt nahe, das Modell auf den Schienenverkehr zu übertragen und so die Nutzung der Eisenbahn attraktiver und kostengünstiger zu machen. Schweiz-Takt, Deutschland-Takt, Europa-Takt – die Verkehrspolitik unternimmt alle Anstrengungen, den Eisenbahnverkehr zu systematisieren. Dazu ist eine europäische Planung nützlicher als eine nationale. Im Grunde ist es konsequent, Netzbetrieb und Kapazitätsmanagement in europäische Hand zu legen, wenn es den Eisenbahn-Binnenmarkt geben soll. Der Binnenmarkt kommt von allein, wenn die nationalen Netze zu einem europäischen Netz zusammengeführt werden, weil sich das Denken in den Köpfen ändert. Harmonisierung ist dann nicht mehr eine lästige Pflicht, sondern ein dringendes Anliegen der Eisenbahnbranche. RB 14.3.22

Armenien und Türkei schließen Lücke



Verlauf der Bahnlinie Kars (Türkei)–Gjumri (Armenien)

Infrastruktur Mit Beendigung des Kriegs zwischen Armenien und Aserbaidschan im Herbst 2020 bemühen sich auch Armenien und die Türkei um eine Normalisierung der Beziehungen. So sprechen beide Seiten über den Wiederaufbau der 60 km langen Eisenbahnstrecke zwischen Kars (Türkei) und Gjumri (Armenien). Von der Verbindung profitieren auch Aser-

bajdschan, Iran und Russland. Das Waffenstillstandsabkommen, das unter russischer Führung zustande kam, sieht vor, alle Verkehrswege der Region wieder zu öffnen.

Mit dem Lückenschluss ergäbe sich eine weitere Verbindung auf dem mittleren Korridor der eisernen Seidenstraße zwischen China und Europa. RB 14.3.22 (ici)

Mofair: „Open Access“ auch im D-Takt

Positionspapier Personenverkehrs-Wettbewerbersverband Mofair plädiert bei der Einführung eines Deutschland-Taktes (D-Takt) dafür, im Fernverkehr ein „Open Access“-Modell mit eigenwirtschaftlichen Verkehren beizubehalten. Das geht aus dem Positionspapier „Implementierung des Deutschlandtakts“ hervor. Die Trassenzuweisungen sollten auf die Vorgaben des D-Takt-Zielfahrplans hin systematisiert werden.

Eine Senkung der Trassenpreise auf Grenzkosten würde den Markt auch für neue Anbieter attraktiver machen. Für im D-Takt vorgesehene Strecken, die trotz spezifischer Anreizsetzung keinen Betreiber finden, schlägt Mofair Verga-

ben wie im SPNV vor. Sowohl Vergaben als auch Trassenzuweisungen sollten nicht gebündelt werden, damit der vorgegebene große Leistungsumfang nicht von vornherein nur für etablierte EVU machbar ist. Rahmenverträge für Trassen könnten für neue Anbieter reserviert werden. Um Wettbewerbern den Zugang zu SPFV-Fahrzeugen zu erleichtern, könnten DB-Fahrzeuge in einen Fahrzeugpool außerhalb der DB überführt werden. Mofair fordert im Zuge des D-Takts auch die Überführung des DB-Fernverkehrstarifs in eine unternehmensübergreifende Organisation wie die Deutschartarifvertrag-GmbH für den ehemaligen C-Tarif. RB 14.3.22 (jgfl)



Foto: DB AG/ U. Mielche

DB Cargo Bulgarien mit einem Güterzug aus Deutschland Richtung Türkei

Rail Baltica soll Sicherheit baltischer Staaten stärken

Ukraine-Krieg Angesichts der Aggression Russlands betonte Lettlands Verkehrsminister Linkaits die Relevanz des baltischen Bahnprojekts „Rail Baltica“ (RB) über den Güter- und Personentransport hinaus. Es sei „auch für die Gewährleistung der Sicherheit, des Wohlergehens und der Grundfunktionen von Staaten von entscheidender Bedeutung“. Schon 2020 hatte der damalige litauische Verteidigungsminister die Eignung von RB auch für Militärtransporte gefordert. RB sei ziviles Projekt, könne aber auch für die Streitkräfte vorteilhaft sein, so NATO-Kommandant Vollmer damals. [RB14.3.22\(jgf\)](#)

Planfeststellung: Nicht direkt beim BVerfG klagen

Recht Das Bundesverfassungsgericht hat eine Verfassungsbeschwerde betreffend den Planfeststellungsbeschluss (PFB) zur Bahnstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven für unzulässig erklärt. Die Beschwerdeführer sehen im PFB durch unzureichenden Lärmschutz ihr Recht auf körperliche Unversehrtheit verletzt, das sie vor dem BVerfG einklagen wollten. Ihre vorherige Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde abgewiesen, da es beim PFB keinen Rechtsfehler erkannte. Laut BVerfG hatten die Kläger aber für den Sachverhalt wesentliche Argumente vor dem Fachgericht noch nicht vorgebracht, sondern erst beim BVerfG. Eine Befassung des BVerfG liefe daher dem Subsidiaritätsgrundsatz zuwider. [RB 14.3.22 \(jgf\)](#)

EU-Kommission erwägt Zentralisierung von Netzmanagement-Entscheidungen

Binnenmarkt Die EU-Kommission zieht in Betracht, das Infrastrukturmanagement in Europa stärker an sich zu ziehen. Das geht aus den Erläuterungen zu der Initiative „Grenzüberschreitender Schienenverkehr – besseres Management und bessere Koordinierung“ hervor. Bis 05.04.2022 können interessierte Kreise dazu Stellung beziehen.

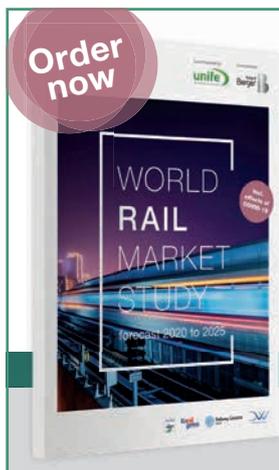
Spezielle Stellen auf europäischer Ebene, die noch eingerichtet werden müssten, können Entscheidungsbefugnisse im Kapazitätsmanagement, Verkehrsmanagement oder bei wirtschaftlicher Marktregulierung sowie Regulierungsaufsicht erhalten. Alternativ steht eine deutliche Ausweitung der Durchführungsbefugnisse der EU-Kommission im Raum.

Neben diesem weitgehenden Eingriff in Betrieb und Verwaltung der Ei-

senbahninfrastruktur enthält das Diskussionspapier noch Optionen, die das bestehende Instrumentarium an Rechtsakten und Strukturen nachschärfen und ergänzen. Im Gegensatz zu der Zentralisierung liegt die Verantwortung dabei je nach Variante bei den Mitgliedstaaten oder den Marktpartnern.

Die Kommission begründet die Initiative mit dem Fehlschlag der Korridor-Verordnung 913/2010. Die Bestimmungen reichten nicht aus, um den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zu steigern, stellte die Behörde selbstkritisch fest. Hauptprobleme seien die unzureichende Wettbewerbsfähigkeit der Schiene, Verkehrsdienste und das begrenzte Wachstumspotenzial aufgrund ineffektiven Managements der Netzkapazität. [RB 14.3.22 \(ici\)](#)

<https://tinyurl.com/2p8uj4nm>



WORLD RAIL MARKET STUDY

8th edition | forecast 2020 to 2025

Commissioned by UNIFE, conducted by Roland Berger and published by DWV | Eurailpress | Railway Gazette

The largest study of its kind – Order this unique insight to the world rail market right now!

Contact: DWV Media Group GmbH | Eurailpress

E-Mail: service@eurailpress.com | Phone: +49 40 237 14-260 | Fax: +49 40 237 14-258

More information at www.eurailpress.de/wrms20



„Sorgfältig prüfen, ob Geschäfte noch zulässig sind“

Rechtsanwalt und Außenhandelsexperte Prof. Philip Haellmigk über die Auswirkungen der Exportbeschränkungen für Russland und Belarus für Schienentransporte auf der Seidenstraße

Die EU hat Wirtschaftssanktionen gegen Russland und Belarus verschärft. Was heißt das für europäische Unternehmen?

Sie müssen sehr sorgfältig prüfen, ob ihre Geschäfte mit bzw. in Russland und Belarus noch zulässig sind. Unternehmen müssen vor allem überprüfen, ob für ihre Güter Exportbeschränkungen bestehen, zu welchem Zweck der Kunde die Güter verwenden will und ob der Kunde und weitere an dem Geschäft beteiligte Dritte auf Sanktionslisten stehen.



Foto: G. Gajani/Kratbild

P. Haellmigk

Für Schienenverkehre durch Russland braucht es geschäftliche Beziehungen mit den Russischen Bahnen RZD. Als Staatsunternehmen stehen sie auf einer Sanktionsliste. Dürfen europäische Unternehmen die RZD weiter für ihre Leistungen bezahlen?

Der Absatz der Verordnung, der die RZD nennt, enthält ‚nur‘ ein spezielles Verbot des Handels von Wertpapieren und Geldmarktinstrumenten mit den genannten Unternehmen, aber kein generisches Verbot, ihnen keinerlei wirtschaftliche Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Das wäre dann de facto ein umfassendes Handelsverbot. Hinzu kommt auch das Verbot der Neuvergabe von Krediten. Diese Verbote gelten im

Übrigen auch für außerhalb der EU ansässige juristische Personen, an denen die gelisteten Unternehmen mehr als 50% halten oder die in ihrem Namen oder auf ihre Anweisung handeln.

Die Sanktionen könnten weiter verschärft werden.

Wenn eine Regelung fordert, einer Person oder einem Unternehmen keinerlei wirtschaftliche Ressourcen zur Verfügung zu stellen, heißt das: Finger weg von jeder Transaktion, das heißt, auch für die Bezahlung eines Transports. Das gilt auch für Tochterfirmen und andere von der gelisteten Person beherrschte Firmen, bei denen das europäische Unternehmen annehmen muss, dass Gelder an den sanktionierten Akteur fließen.

Käme es so, dürften europäische Akteure, die China-Russland-Verkehre fahren, keine Geschäfte mehr mit der RZD machen. Wollten sie trotzdem weiterfahren, könnten sie etwa formal nur mit chinesischen Partnern kooperieren, die dann ihrerseits die notwendigen Geschäfte mit RZD machen. Wäre ein solches Vorgehen zulässig?

Es kommt darauf an, ob die zuständigen Kontroll- bzw. Ermittlungsbehörden den Verdacht hegen, dass so ein

Konstrukt konkret dem Umgehen von Sanktionen dient. Hat ein Unternehmen seit Jahren nur mit dem chinesischen Partner zu tun, könnte es das Vorgehen wohl beibehalten. Erforderlich ist aber in jedem Fall eine Einzelfallprüfung. Reagiert das Unternehmen mit dem Vorgehen jedoch offensichtlich auf eine Beschränkung und sucht also nach einer Alternativlösung, würden die Behörden skeptisch.

Was droht Verantwortlichen, die Exportbeschränkungen missachten?

Verstöße gegen Embargoregelungen sind Straftaten, die mit bis zu zehn Jahren Haft bestraft werden. Sie werden aber üblicherweise nur geahndet, wenn sie vorsätzlich begangen werden. Es gibt nämlich einen Haftungsausschluss für fahrlässiges Handeln. Der Gesetzgeber weiß sehr wohl um die Komplexität des Ganzen. Gerade in Russland ist es schwer, den Überblick zu behalten, wo Geld aus Exportgeschäften überall hinfließt. Es gibt dort durchaus gesellschaftsrechtliche Geflechte mit dem Ziel, genau das zu verschleiern. Jedoch ist die Grenze zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit fließend. Unternehmen sind also verpflichtet, sehr sorgfältig zu prüfen und das Ergebnis ihrer Prüfung zu dokumentieren.

Danke für das Gespräch! RB 14.3.22 [jgf]

Impressum



Der wöchentliche Branchenreport von Eurailpress und DVZ

Verlag: DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Tel. +49 40 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleitung: Manuel Bosch
+49 40 23714-155 | manuel.bosch@dvvmedia.com

Redaktion

Timon Heinrici (ici, verantwortl.) | timon.heinrici@dvvmedia.com
Julius G. Fiedler (Büro Berlin, jgf) | julius.fiedler@dvvmedia.com
Frank Hütten (Büro Brüssel, fh) | frank.huettten@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm) | christoph.mueller@dvvmedia.com
Dagmar Rees (dr) | dagmar.rees@dvvmedia.com

Anzeigen

Anzeigenleitung Eurailpress: Silke Härtel (verantwortl.)
+49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com

Anzeigenverkauf: Ilkay Witthuhn
+49 40 23714-302 | ilkay.witthuhn@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Juliane Schell
+49 40 23714-368 | juliane.schell@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 14 vom 01.01.2022.

Vertrieb

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
+49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print:
lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice:
Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243
kundenservice@dvvmedia.com
Erscheinungsweise: Wöchentlich

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen

Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben.

Bezugsgebühren

Abonnement jährlich EUR 610,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 900,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 927,- inkl. Porto

Layout: DVV Media Group GmbH

Druck: SDK Systemdruck Köln GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

