

## Es gibt zu viele notifizierte nationale technische Regeln

Eine Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) ist ein harmonisierter technischer Standard, der den technischen Gesetzesrahmen für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr in Europa bildet. TSIs werden für alle strukturellen Teilsysteme (zum Beispiel Fahrzeuge und Infrastruktur) und alle funktionalen Teilsysteme (zum Beispiel Betrieb und Telematikanwendungen) erstellt. Hersteller sind bereits über die europäische Produktgesetzgebung

Dr. Josef Doppelbauer  
Exekutivdirektor  
der Europäischen  
Eisenbahngentur  
ERA



(den „New Approach“) dazu verpflichtet, dass ihre Produkte mit ihren „limits and conditions of use“ die grundlegenden Anforderungen aus Anhang III der Interoperabilitätsrichtlinie einhalten.

Die TSIs legen darüber hinaus gesetzlich fest, was technisch harmonisiert werden muss, um Interoperabilität zu gewährleisten. Um dabei die Vorteile des New Approach so weit wie möglich zu erhalten, versucht die ERA, die TSIs in Breite und Tiefe so einfach wie möglich zu halten.

Die Vereinheitlichung des europäischen Eisenbahnmarktes hat allerdings derzeit noch einen Haken: Es gibt immer noch zu viele notifizierte nationale technische Regeln (NNTRs), welche die TSIs ergänzen. Die ERA, Gralshüterin der technischen Regularien, möchte durch einheitliche Regeln Kosten senken und hat sich deshalb der nicht anspruchsvollen Aufgabe verschrieben, Anzahl und Auswirkungen nationaler Regeln deutlich zu reduzieren. Ein entsprechendes Programm wurde 2015 lanciert und wird mit Inkrafttreten des 4. Eisenbahnpakets (4RP) 2019 seinen Abschluss finden.

Selbstverständlich sind die TSIs auch Grundlage für Fahrzeugzulassungen, Sicherheitszertifikate und ERTMS-Strecken- zulassung, die ab 2019/2020 über das IT-Portal „One-Stop-Shop“ (OSS) der ERA abgewickelt werden. Auch hier werden die grundlegenden Designmerkmale in den TSIs beschrieben sein – damit werden diese der technische Eckpfeiler für das zukünftige Eisenbahnregime Europas sein. ■

## EU stellt „Sauberes Transportpaket“ vor Die Zukunft wird mobiler – und emissionsärmer

Auf europäischer Ebene stellte die Kommission im letzten Jahr ihr großes „Saubere Energie“-Paket vor. 13 Gesetzesvorschläge sind darin enthalten. Kurz danach erschien auch das „Saubere Transportpaket“ – mit zwölf legislativen Vorschlägen.

Eins ist gewiss: Die Zukunft wird mobiler. Mobilität ist das Herzstück des Binnenmarktes. Ebenso wichtig ist eine stabile und sichere Energieversorgung. Die Fülle an Gesetzgebung zeigt dabei die Herausforderung: Energie, Emissionen, Mobilität. Eine Herkulesaufgabe: Wir möchten CO<sub>2</sub>-Emissionen sparen und erneuerbare Energie ausbauen. Wir wollen Elektroverkehr fördern und gleichzeitig Energie einsparen. Wie kann das gelingen?

Die Diskussion des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments fokussiert auf die „externen Kosten“ des Straßenverkehrs, wie Abgase, Lärm, Stau. Die Lösung scheint die Elektromobilität: CO<sub>2</sub>-Grenzen für Lkw und Pkw sollen Elektroautos fördern, von E-Bussen und Oberleitungs-Lkw ist die Rede. Dabei wird dies kein einziges Auto von der überlasteten Straße holen. Stattdessen wird im Parlament die Idee von Stau-Strafen diskutiert.

Schauen wir auf die Fakten: Fast 20 Prozent des gesamten Energiebedarfs der Europäischen Union verbraucht der Verkehrssektor. Dieser Verbrauch ist vor allem die Verbrennung von Erdöl. Sollte der Straßenverkehr komplett elektrifiziert sein, müssten die Energieerzeugungskapazitäten der EU verdoppelt werden. Der Ausbau entsprechender Infrastruktur müsste folgen. Dabei haben wir bereits eine sehr erfolgreiche, gut ausgebaute und CO<sub>2</sub>-arme Transportmöglichkeit – die Schiene. Sie ist Vorreiter der emissionsarmen Mobilität: 90 Prozent der Verkehrsleistung auf der Schiene werden schon heute elektrisch erbracht. Voraussetzung für echte Emissionsarmut ist ein hoher erneuerbarer Anteil in der Energie-

versorgung. Aktuell besteht der Bahnstrom zu 42 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen. Das ist schon Weltklasse. Diesen Weg müssen wir weitergehen – europaweit. Der Elektrifizierung des Bahnverkehrs und die Umstellung des Güterverkehrs sollten dabei nicht durch künstliche Energieeinsparzwänge behindert werden. Die Ertüchtigung des Schienenverkehrs erfolgt von europäischer Seite auch durch technische Anpassungen und finanzielle Zuschüsse. Umsetzungsfrist für die Harmonisierungen des technischen Teils des 4. Eisenbahnpakets ist in den Mitgliedstaaten Juni 2019.

Mit dem derzeit diskutierten Transportpaket führt die Kommission das „Nutzer-zahlt“- und „Verschmutzer-zahlt“-Prinzip im Straßenverkehr ein, welches die Bahn attraktiver machen wird. Ebenfalls im Verkehrspaket enthalten ist die Überarbeitung der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr. Diese fördert wirtschaftliche Anreize für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. In der Diskussion um den zukünftigen Finanzrahmen ab 2020 ist für Privatbahnen das Thema Zuschussförderungen über die Connecting Europe Facility, Shift2Rail und die Ausgestaltung des 9. Forschungsrahmenprogramms interessant. ■



Dr. Markus Pieper  
CDU-Europaabgeordneter,  
Mitglied des Ausschusses für  
Verkehr und Fremdenverkehr

FOTOS: PRIVAT