

Anschluss finden – Europas Anstrengungen für die Einheit auf der Schiene

Seeking for connection – Europe's efforts for an unified railway system

Prof. Dr. Ronald Pörner, Berlin

Zusammenfassung

Beginnend mit den „Römischen Verträgen“, stellt der Beitrag die historische Entwicklung in Europa dar, durch die zunächst der Schienengüterverkehr, aktuell auch der Schienenpersonenverkehr liberalisiert und harmonisiert werden soll. Die wichtigsten europäischen Gesetzgebungsmaßnahmen bilden dabei die Richtlinien der drei sogenannten „Eisenbahnpakete“. Abschließend referiert der Beitrag politische Positionen zum dritten Eisenbahnpaket und weist auf die Notwendigkeit hin, die europäischen Märkte durch die technische Interoperabilität der Schienensysteme weiter zu öffnen.

Abstract

Starting with the "Contracts of Rome" the article presents Europe's historical development of the liberalization and harmonization in the railway passenger traffic as well as in the railway transportation. The most important measures of legislation are the directions of the three so-called "railway packages" (Eisenbahnpakete). Finally the article reports on the political positions to the 3. "railway package" and points out to the requirement to go on opening the European markets by means of technical interoperability for the railway systems.

Die vollständige Harmonisierung und Liberalisierung des Schienenverkehrs in Europa lässt auf sich warten: Der Blick auf diesen langen Prozess zeigt dennoch die Größe des zurückliegenden Reformwerks.

Seit dem 1. Januar 2007 ist Europa beim internationalen Schienengüterverkehr ein geeinter Binnenraum. Diese wichtige, wenn auch nicht einzige Weichenstellung bei der Harmonisierung und Liberalisierung des Schienenverkehrs in Europa, geht zurück auf das zweite von bislang drei Eisenbahnpaketen, die auf europäischer Ebene den Rahmen für einen grenzüberschreitenden und wettbewerblich strukturierten Schienenverkehrsmarkt schaffen (*Tafel 1*).

1. Der Grundstein europäischer Verkehrspolitik

Die Anfänge für diese jüngste Entwicklung fanden sich bereits in der Gründungs-Char-

ta der EG, den „Römischen Verträgen“. Schon 1957 formulierten die sechs ursprünglichen Mitgliedsstaaten ihren Willen, unter anderem ihre Verkehrspolitik gemeinsam zu gestalten. In den folgenden Jahrzehnten blieb sie jedoch zunächst Aufgabe jedes einzelnen Landes. Betreiber des Schienenverkehrs waren die jeweiligen staatlichen Bahnmonopole, die in Strukturen mit fester Marktordnung operierten. Der Zugang zu den Märkten war stark kontingentiert und damit begrenzt. Im Schienengüterverkehr waren die Ladungen für sämtliche Unternehmen verbindlich festgesetzt. Der Schienengüterverkehrsmarkt verlor gegenüber dem Straßengüterverkehr mehr und mehr an Wettbewerbsfähigkeit. Parallel stiegen die Defizite der staatlichen Eisenbahnunternehmen (die damalige „Deutsche Bundesbahn“ kommt erstmals 1952 in die roten Zahlen) und steigerten die Schuldenbelastung der staatlichen Monopolunternehmen. „Auf einzelstaatli-

cher Ebene bedeutet dies, dass der Schienenverkehr seiner Rolle im intermodalen Wettbewerb nicht gerecht werden konnte, die aus ökologischer Sicht wünschenswert gewesen wäre.“¹⁾ Die in den 60er Jahren in der Bundesrepublik Deutschland vorgelegten Reformvorschläge blieben erfolglos, darunter das Brand-Gutachten (1960), das sich auf die Stärkung des intermodalen Wettbewerbs konzentrierte, und der Leber-Plan (1967), der auf dirigistische Maßnahmen setzte, um die Position der damaligen Deutschen Bundesbahn zu stärken. Der Schienenverkehr insgesamt verlor deutlich an Marktanteilen. Lagen diese in den 70er Jahren in Europa noch „zwischen 30 und 35 Prozent, war diese Zahl im Jahr 2000 auf unter zehn Prozent geschrumpft“.²⁾

¹⁾ Kirchner, Christian: Die Eisenbahnreformen in Europa – Deutschland. In: Eisenbahnreformen in Europa – Eine Standortbestimmung. Hamburg 2005, S. 91.

Tafel 1: Europas Weg zu einem geeinten Schienenverkehr: Chronologie der europäischen Maßnahmen

Datum	Beschlüsse	Kontext
1957	Römische Verträge	Gründungsmitglieder formulieren u.a. die Verkehrspolitik gemeinsam zu gestalten
1960	Brand-Gutachten	Stärkung des intermodalen Wettbewerbs
1967	Leber-Plan	Stärkung der Position der Deutschen Bundesbahn
1992	1. Weißbuch	Zur künftigen Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik
1993	Vertrag von Maastricht	Gemeinsame Verkehrspolitik wird aufgewertet und qualifizierte Mehrheit als Abstimmungsverfahren im Rat institutionell gestärkt
1998	1. Eisenbahnpaket	Infrastrukturpaket, welches die geregelte Öffnung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs bis 2008 vorsieht
2001	2. Weißbuch	Neue Initiative im Eisenbahnverkehr: „Die europäische Verkehrs Politik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft“
2001	Richtlinie 2001/12/EG	Ersetzt die bestehende RL 91/440/EWG; erweiterte Zugangs-Rechte für Schienengüterverkehrsunternehmen
2004	Richtlinie 2004/49/EG	Richtlinie zur Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und Änderung der RL 95/18/EG und 2004/14/EG
	Richtlinie 2004/50/EG	Änderung der RL 2001/16/EG „über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems“
16.03.2004	2. Eisenbahnpaket	Vollständige Liberalisierung für den Schienengüterverkehr in Europa für den 01.01.2004
18.01.2007	3. Eisenbahnpaket	Europäisches Parlament stimmt in zweiter Lesung über das 3. EP nach dessen Annahme vom 03.03.04 ab
01.01.2007	Europa ist im internationalen Schienengüterverkehr <i>de jure</i> ein geeinter Binnenraum	

2. Anfänge der Reformpolitik

Mit der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Bahnen in der Gemeinschaft leitete die Europäische Kommission 1991 ihre supranationale Reformpolitik im Schienenverkehr ein. Durch sie mussten die Bahnen in der Gemeinschaft selbst ihre Geschäftszahlen verantworten. Betrieb und Infrastruktur sind fortan rechnerisch zu trennen. Die Richtlinie öffnete erstmals den Markt für Drittanbieter, wenn auch zunächst nur im grenzüberschreitenden Containerverkehr. Voraussetzung für den grenzüberschreitenden Verkehr war jedoch ein Kooperationspartner im jeweils

anderen Land. Im Regelfall war dies eine Staatsbahn.

Bis auf den Schienenverkehr sind seit Anfang der neunziger Jahre alle Verkehrssektoren weitgehend für den Wettbewerb geöffnet worden. In dem ersten, 1992 von der Europäischen Kommission veröffentlichten Weißbuch „über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik“, kündigt sie die diesem Ziel dienenden Maßnahmen an und setzt sie in den folgenden zehn Jahren sukzessive um.

1993 wird mit dem Vertrag von Maastricht die gemeinsame Verkehrspolitik politisch aufgewertet und insbesondere durch die weitgehende Einführung der qualifizierten Mehrheit als Abstimmungsverfahren im Rat institutionell gestärkt. Der Vertrag verankert gleichzeitig das Konzept der transeuropäischen Netze (TEN). So heißt es in Artikel 154 EG-Vertrag, Absatz 2: „Die Tä-

tigkeit der Gemeinschaft zielt im Rahmen eines Systems offener und wettbewerbsorientierter Märkte auf die Förderung des Verbunds und der Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze sowie des Zugangs zu diesen Netzen ab. Sie trägt insbesondere der Notwendigkeit Rechnung, insulare, eingeschlossene und am Rande gelegene Gebiete mit den zentralen Gebieten der Gemeinschaft zu verbinden.“³⁾

3. Die Eisenbahnpakete

Zwei Jahre später folgten die Richtlinien 95/18/EG zur Lizenzierung von Eisenbahnunternehmen und 95/19/EG zur Zu-

²⁾ Heiming, Monika: Voraussetzungen für mehr Wachstum im Schienengüterverkehr. In: Jahrbuch des Bahnwesens, Innovationen für Wachstum im Schienenverkehr, Hamburg 2005/2006, S. 12.

³⁾ Zit. nach: Liberalisierung im Schienenverkehr. Hrsg. vom Deutschen Beamten Bund (dbb Europathemen), Februar 2004, S. 2.

teilung von Infrastrukturkapazitäten und deren Benutzungsgebühren. Die von der Europäischen Kommission erhofften Wettbewerbs- und Wachstumsimpulse blieben indes aus. Als Konsequenz legte die EU drei aufeinanderfolgende Eisenbahnpakete auf, um das Tempo bei der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs zu erhöhen.

Mit ihrem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ kündigte die Europäische Kommission 2001 die neuen Initiativen im Eisenbahnverkehr an. Darin heißt es: „Ein kräftiges Wirtschaftswachstum, das Arbeitsplätze und Wohlstand schafft, ist ohne ein effizientes Verkehrssystem, das eine optimale Nutzung des Binnenmarktes und der Globalisierung des Handels ermöglicht, nur schwer vorstellbar.“ Die Kommission will in allen Verkehrsbereichen ein Höchstmaß an Interoperabilität zwischen den Verkehrsträgern. Widrigenfalls befürchtet sie Wettbewerbsnachteile für die europäische Wirtschaft. Das europäische Verkehrsnetz gilt vor allem im Straßenverkehr, auf den großen europäischen Verkehrsachsen und in den Zentren als chronisch überlastet. Die Europäische Kommission beschließt Ende 2004, bis 2020 mehr als 600 Milliarden Euro für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) einzusetzen. Im Interesse einer nachhaltigen umweltgerechten Entwicklung sollen davon mindestens 55 Prozent auf Schienenprojekten entfallen.

4. Das erste Eisenbahnpaket

Im Juli 1998 legte die Kommission das Infrastrukturpaket (hier erstes Eisenbahnpaket) vor, das zunächst die geregelte Öffnung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs bis 2008 vorsah. Die darin formulierten Richtlinien waren von den Mitgliedsstaaten bis zum 15. März 2003 umzusetzen. Mit dem ersten Eisenbahnpaket und seinen drei Richtlinienvorschlägen sollte vor allem der bisherige Rechtsstand im Sinne einer weiteren Marktöffnung und erweiterter Zugangsrechte auf dem sogenannten transeuropäischen Schienengüternetz verbessert und aktualisiert werden.

Richtlinie 2001/12/EG

Die Richtlinie 2001/12/EG ändert die bestehende Richtlinie 91/440/EWG. Dadurch erhalten im internationalen Verkehr zugelassene Schienengüterverkehrsunternehmen erweiterte Zugangsrechte zu den anderen nationalen Netzen. Diese Regelung umfasst zunächst das „Transeuropäische Schienengüternetz“ mit einer Länge von 50 000 Kilometern. Die vollständige Öffnung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs auf dem kompletten Netz von rund 150 000 Kilometern sieht die Novellierung spätestens bis zum 15. März 2008 vor. Unabhängig von den EU-Vorgaben existieren parallel bereits internationale Güterverkehre „auf den zwischenstaatlich von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingerichteten *Freightways*“⁴⁾.

Neben der weiteren Marktöffnung stellt die Richtlinie 2001/12/EG auch entscheidende neue Regeln beim Management der Bahnen auf: Dies bedeutet, dass Betrieb und Infrastruktur nun komplett getrennt bilanziert werden müssen. Ebenso ist nun klar zwischen Personen- und Güterverkehr zu unterscheiden. Grundlegende Leistungen dürfen die Betreiber von Schienenverkehren nicht mehr selber anbieten: Dazu gehört die Erhebung von Infrastrukturabgaben, die Zuweisung von Infrastrukturkapazitäten, die Lizenzierung von Betreibern und die Festlegung von Sicherheitsstandards. Die strukturelle Trennung von Betrieb und Infrastruktur ist laut EU-Recht nicht obligatorisch. Wie die Mitgliedsstaaten die EU-Vorgaben umsetzen, bleibt diesen weitgehend selbst überlassen.

Richtlinie 2001/13/EG

Die Richtlinie 2001/13/EG passt die Genehmigungs-Richtlinie 95/18/EG den erweiterten Netzzugangsmöglichkeiten an.

Richtlinie 2001/14/EG

Die dritte Richtlinie des Pakets (2001/14/EG) „über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von

Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung“ ersetzt die Richtlinie 95/19/EG und regelt fortan detailliert den Rahmen für die Fahrplanerstellung und die Bedingungen für die Nutzung des Schienennetzes, die Grundsätze der Preisbildung für die Fahrwegnutzung sowie die Einrichtung einer Regulierungsstelle, die den diskriminierungsfreien Marktzutritt überwacht.

5. Das zweite Eisenbahnpaket

Am 16. März 2004 verabschiedet die Europäische Kommission das 2002 aufgelegte zweite Eisenbahnpaket. Es sieht die vollständige Liberalisierung für den Schienengüterverkehr in Europa für den 1. Januar 2006 vor. Als neutrales und übergeordnetes Instrument ruft die Richtlinie (EG) Nr. 881/2004 die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) ins Leben, die ab September 2005 im nordostfranzösischen Valenciennes mit den von den Marktakteuren benannten Experten ihre Arbeit aufnimmt. Dazu gehören Staatsbahnen und deren Auslandstöchter ebenso wie klassische Regionalbahnen, Hafenbahnen, Industriebahnen und Industrieunternehmen, Bahnen der Speditionen und Waggonvermieter sowie mittelständische Wettbewerbsbahnen und international agierende Konzerne. Als übergeordnete Stelle gibt sie Empfehlungen und übernimmt die Koordinierungsarbeiten für Sicherheit und Interoperabilität.⁵⁾ Die ERA ersetzt die in vielen Ländern übliche Selbstregulierung des Eisenbahnsektors durch eine öffentliche Regulierung. Die Richtlinie 2004/51/EG hebt die Zugangsbeschränkung zur Eisenbahninfrastruktur anderer Mitgliedsstaaten auf das Transeuropäische Schienengüternetz auf. Der grenzüberschreitende Güterverkehr auf der Schiene ist damit seit Anfang 2006 vollständig geöffnet. Seit dem 1. Januar 2007 dürfen gebietsfremde Unternehmen darüber hinaus auf den Netzen anderer Bahnen im Binnenverkehr zirkulieren. Damit ist der Zugang zu den Schienengüterverkehrs-

⁴⁾ Liberalisierung des Schienenverkehrs in der Europäischen Union – Überblick über die rechtliche Entwicklung der letzten 15 Jahre. Hrsg. von Verkehrsgewerkschaft GDBA, 5. Mai 2006.

⁵⁾ Liberalisierung im Schienenverkehr. Hrsg. vom Deutschen Beamten Bund (dbb Eurothemen), Februar 2004, S. 7.

märkten innerhalb der EU umfassend liberalisiert. Die Richtlinie 2004/51/EG wurde mit dem „Vierten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ im Jahr 2005 in deutsches Recht umgesetzt.

Die Entwicklung eines gemeinsamen Eisenbahnsicherheitskonzeptes mit dem Ziel, die Abschottung der nationalen Netze zu überwinden und einen rechtlich und technologisch integrierten Eisenbahnraum zu schaffen, regelt die Richtlinie 2004/49/EG „über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinien 95/18/EG und 2004/14/EG“. Die Sicherheitsrichtlinie beseitigt Hürden, die auf technischen, konzeptuellen und kulturellen Differenzen beruhen. Ferner ändert die Richtlinie 2004/50/EG die Richtlinie 2001/16/EG „über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems“ sowie die Richtlinie 96/48/EG „über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems“.

6. Das dritte Eisenbahnpaket

Die bislang letzte Initiative zur Liberalisierung und Harmonisierung des europäischen Schienenverkehrsmarkts ist das dritte Eisenbahnpaket (KOM(2004) 140 endg.), das die Europäische Kommission am 3. März 2004 angenommen hat und das den bisher erreichten Stand im Schienenverkehr ergänzen und vervollständigen soll. Das Paket besteht aus einer Mitteilung, vier Gesetzgebungsmaßnahmen und einer Arbeitsunterlage der Dienststellen der Kommission zu einer erweiterten Wirkungsanalyse der Marktöffnung im Eisenbahnpersonenverkehr.

Mit dem Maßnahmenpaket wird die vom Europäischen Parlament geforderte Marktöffnung im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr umgesetzt.

6.1 Freier Personenverkehr auf der Schiene

Mit dem Entwurf einer Richtlinie zur Änderung der RL 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (KOM(2004) 139 endg.)

sollen die Schranken im nationalen und internationalen Personenverkehr schrittweise fallen. So könnten Verkehrsdienste wie Thalys und Eurostar künftig Konkurrenz bekommen. Um realistische wirtschaftliche Bedingungen für den Ausbau dieser Dienste zu schaffen, schlägt der Entwurf die Möglichkeit vor, Fahrgäste an Bahnhöfen auf internationalen Strecken aufzunehmen und abzusetzen, also auch zwischen zwei Bahnhöfen in ein und demselben Mitgliedsstaat zu befördern. Dabei ist auch vorgesehen, das wirtschaftliche Gleichgewicht von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten zu schützen, ohne neue internationale Verkehrsbetreiber übermäßig einzuschränken.

6.2 Gestärkte Fahrgastrechte

Weiteres Ziel ist die Stärkung der Fahrgastrechte, das über einen Vorschlag für eine Verordnung (KOM(2004) 143 endg.) verwirklicht werden soll. Geregelt werden sollen die Vorgehensweise der Betreiber bei Verspätungen oder Ausfällen von Zügen, die Informationsrechte der Reisenden, aber auch die Qualität der Kundendienste bei Beschwerden und die Verbesserung der Betreuung von älteren Reisenden oder Reisenden mit Behinderungen.

6.3 Qualität im Schienengüterverkehr

Durch den Entwurf der Verordnung (KOM(2004) 144 endg.) sollen die bereits üblichen Qualitätsvereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen und ihren Kunden im Sinne von Mindestqualitätsstandards im Schienengüterverkehr allgemeinverbindlich gemacht werden, um so verlässliche Entschädigungsregelungen zu definieren.

6.4 Der „Lokführerschein“

Ein Zertifizierungssystem für Triebfahrzeug- oder Lokomotivführer strebt der Richtlinienentwurf (KOM(2004) 142 endg.) an. Auf diesem Weg soll ein Verfahren definiert werden, mit dem die Qualifikati-

on von Lokomotivführern und weiterem Zugpersonal europaweit anerkannt werden kann. Durch die Einführung dieser Qualifikation sollen gleichzeitig einheitlich hohe Sicherheitsstandards in der EU gewährleistet werden.

7. Der aktuelle Stand

Am 18. Januar 2007 hat das Europäische Parlament in Zweiter Lesung über das dritte Eisenbahnpaket abgestimmt. Die Abgeordneten plädierten darin für eine Öffnung der Netze für den grenzüberschreitenden Personenverkehr bis 2010. Das Recht auf Zugang zur Infrastruktur der Mitgliedsstaaten, in denen der Anteil des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene mehr als die Hälfte des Personenverkehrsumsatzes der Eisenbahnunternehmen ausmacht, ist spätestens ab dem 1. Januar 2012 zu erteilen. Im Gegensatz zum Verkehrsausschuss lehnt das Europäische Parlament allerdings eine Öffnung der Netze für alle weiteren Arten des Personenverkehrs, also auch den innerstaatlichen Bahnverkehr, ab. Der Verkehrsausschuss wollte den innerstaatlichen Bahnverkehr bis 2017 für den Wettbewerb öffnen. Darüber hinaus können die Mitgliedsstaaten die Netzöffnung im grenzüberschreitenden Verkehr unter Hinweis auf geschlossene Konzessionsverträge bis zu 15 Jahre verweigern bzw. beschränken.

Der EU-weit gültige Lokführerschein wurde mit der Abstimmung Mitte Januar vom Europäischen Parlament angenommen. Die Regelungen zum europäischen Lokführerschein waren zwischen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Arbeitgeberorganisation Gemeinschaft Europäischer Bahnen (CER) vereinbart worden und sind somit für alle Bahnen rechtskräftig, die der CER angehören. Die EU hat diese freiwillige Vereinbarung mittlerweile zum Gegenstand einer Richtlinie gemacht. Sie soll in Kürze veröffentlicht werden. Damit wird dann der Lokführerschein für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in der EU verbindlich. Bei Redaktionsschluss befindet sich diese Richtlinie in einem Vermittlungsverfahren zwischen Rat und Europaparlament. Der Abschluss ist für Juni 2007 zu erwarten.

Bei der Verbesserung der Nutzungsbedingungen für die Fahrgäste soll es – unabhängig davon, ob es sich um nationale oder internationale Fahrten handelt – eine verbindliche Entschädigung in Höhe von 25 Prozent des Fahrpreises ab einer Stunde Verspätung und 50 Prozent des Fahrpreises ab zwei Stunden Verspätung geben. Bisher besteht in Deutschland lediglich eine Selbstverpflichtung der Deutschen Bahn AG, nach der ab einer Stunde Verspätung ein Gutschein mit einem Pauschalbetrag geleistet wird. Allerdings wird auch hier noch der Vermittlungsausschuss angehört.

8. Das dritte Eisenbahnpaket im Meinungsdiskurs

Michael Cramer, Mitglied des Europäischen Parlaments für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht sich für die vom Euro-

päischen Parlament abgelehnte Richtlinie aus: „Grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste sollen allen Bürgern allgemein zugute kommen. Alle Fahrgäste, auch die mit einer Behinderung oder eingeschränkter Mobilität, haben ein Recht auf gleiche und diskriminierungsfreie Möglichkeiten zur Eisenbahnnutzung.“

Auf der Homepage des Bundesverkehrsministeriums ist die verkehrspolitische Agenda während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 veröffentlicht: Im Zentrum steht für das Bundesverkehrsministerium dabei „die Vollendung des europäischen Eisenbahnraums“: „Während der Ratspräsidentschaft sollen aber auch weitere Fortschritte erzielt werden beim europäischen Lokführerschein (drittes Eisenbahnpaket) und bei der wechselseitigen Anerkennung der Zulassung von bereits in Verkehr befindlichen Lokomotiven und dem sonstigen rollenden Material (z. B. Triebwagen und Waggons). Darüber hinaus sollen nach

Möglichkeit auch die weiteren Vorschläge des dritten Eisenbahnpakets abgeschlossen werden: die Liberalisierung des Personenverkehrs und die Fahrgastrechte.“

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee setzt am 23. Januar 2007 in seiner Rede vor dem Ausschuss für Verkehr und Tourismus des Europäischen Parlaments auf eine Einigung bei den strittigen Punkten des dritten Eisenbahnpakets durch Vermittlung: „Beim sogenannten dritten Eisenbahnpaket haben wir das feste Ziel, zu einem gütlichen Ende zu kommen. Die weisen Beschlüsse, die Sie vergangene Woche im Parlament getroffen haben, lassen eine Einigung beim Paket nun sehr viel wahrscheinlicher erscheinen. Ich sehe hier genügend Spielraum für eine Einigung im Vermittlungsverfahren. Das Parlament hat bei den Passagierrechten Ideen eingebracht, die man nicht von vornherein verwerfen muss.“ Diese Zuversicht teilt auch der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Achim Groß-

Balfour Beatty
Rail

**Innovative
Bahninfrastrukturlösungen
mit Zukunft.**



**Bahnenergieversorgung
von Balfour Beatty Rail.**

Balfour Beatty Rail GmbH

Garmischer Str. 35 · 81373 München
Tel. +49 (0)89 4 1999-0 · Fax +49 (0)89 4 1999-270
info.bbtps.de@bbrail.com · www.bbrail.de

mann vor dem Ausschuss für Verkehr und Tourismus des Europäischen Parlaments am 22. März 2007 in Brüssel: „Nach dem ersten informellen Trilog zur Vorbereitung des Vermittlungsverfahrens ist deutlich geworden, dass Sie gewillt sind, mit dem Rat nach Lösungen zu suchen. Ich bin daher zuversichtlich, dass es uns gemeinsam gelingen wird, das Vermittlungsverfahren zum dritten Eisenbahnpaket erfolgreich zum Abschluss zu bringen.“

9. Bewertung und Ausblick

Dass in der Abstimmung vom 18. Januar 2007 im EU-Parlament nicht die notwendige qualifizierte Mehrheit für die vollständige Öffnung auf dem nationalen Schienenpersonenverkehrsmarkt erreicht werden konnte, ist aus der Sicht des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e. V. ein deutlicher Rückschritt. Mehr Wettbewerb in den nationalen Märkten hätte – wie auch im Güterverkehr – zu mehr Qualität der Leistungen gesorgt und damit für mehr Personenverkehr auf der Schiene. Bereits heute ist der deutsche Markt für den Wettbewerb vollständig geöffnet und erlaubt beispielsweise französischen und britischen Unternehmen, hier Schienenverkehre im Wettbewerb anzubieten. Es bleibt zu hoffen, dass der Schienenpersonenverkehr in vielen Ländern Europas damit nicht in der Hand von wenigen marktbeherrschenden Unternehmen bleibt. Nachteilig wirkt sich dieses unterschiedliche Tempo der Marktöffnung in den verschiedenen Ländern der EU aus. So sind in Frankreich, Spanien oder Belgien zum Ende des Jahres 2006 deutlich weniger Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen worden, anders als beispielsweise in Deutschland, den Niederlanden oder Großbritannien (Tafel 2).

Das hat zur Folge, dass in den weniger liberalisierten Ländern ein geringerer intramodaler Wettbewerb herrscht, was am Ende zu weniger Verkehr auf der Schiene führt. So konnte in Deutschland in der Zeit von 1999 bis 2006 ein Zuwachs von 25 Prozent im Schienengüterverkehr erzielt werden, im gleichen Zeitraum in Frankreich musste hingegen ein Rückgang von 28 Prozent registriert werden. Das führt zu

Tafel 2: Anzahl der 2006 zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in ausgewählten europäischen Ländern

Land	Anzahl EVV 2006
Belgien	4
Frankreich	7
Deutschland	352
Niederlande	24
Spanien	4
UK	27

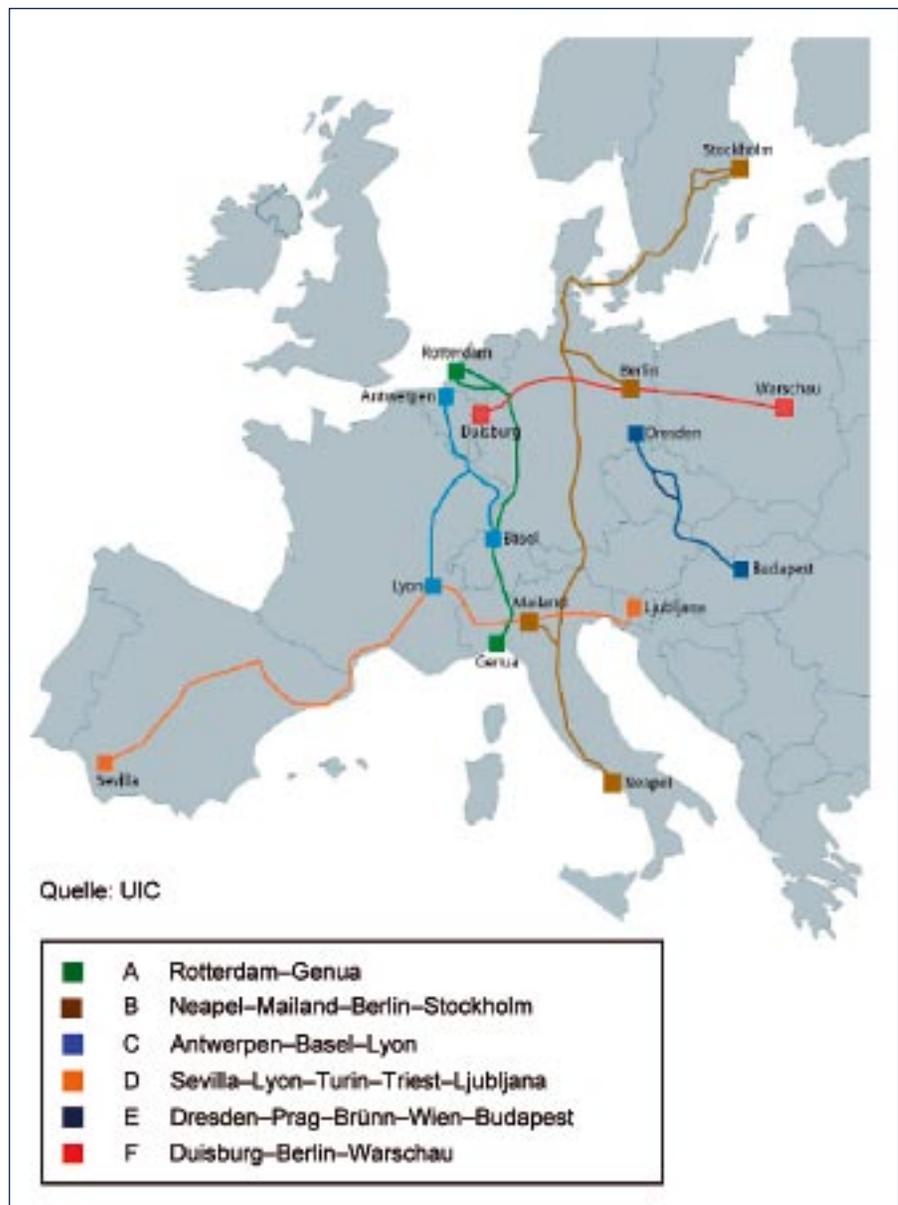


Bild 1: Die ETCS-Korridore in Europa

Wettbewerbsverzerrungen, die nicht hinnehmbar sind. Weiterhin gilt es, den nunmehr möglichen grenzüberschreitenden Schienenverkehr von Personen und Gütern weiter zu stärken. Die Bearbeitung der europäischen Märkte für den Schienengüterverkehr durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen – national wie international – würde beschleunigt werden, wenn die nötige Interoperabilität des Verkehrsträgers Schiene mutig und engagiert durch die Politik und die nationalen Netzbetreiber umgesetzt wird. Dazu gehört die schnellstmögliche Ausstattung der sechs definierten Korridore für den Güterverkehr mit dem europäischen Zugsicherungs- und Signalsystem ERTMS, die Erweiterung auch auf modernisierte Nachbarstrecken und die systematische Ausstattung der Lokomotiven mit ETCS-Bordgeräten, die in der EU neu zugelassen werden (Bild 1).

Interoperabilität ist wichtig, um weiteren Anbietern die Chance zu eröffnen, auf der Schiene europäische Verkehre anzubieten. Die dafür notwendige technische Kompatibilität muss angestrebt werden und wird im Moment durch die von der Industrie angebotenen Technologien sichergestellt. In diesem Zusammenhang sei auch auf die Notwendigkeit der sogenannten „Cross Acceptance“ hingewiesen, die beim Thema Interoperabilität an das Zweite Eisenbahnpaket anknüpft. Im Kern geht es um die Verbesserung des technischen Teils des Rechtsrahmens zur Vereinfachung der Zu-

lassung von Triebfahrzeugen. Ziel ist es, die durch die bestehende Zulassungspraxis entstehenden Hürden im grenzüberschreitenden Bahnverkehr abzubauen. Dass die derzeit üblichen Zulassungsverfahren wirkungsvoll verbessert werden können, beweisen aktuelle bilaterale Vereinbarungen. Auf diesem Weg können die Zulassungskosten für den Einsatz eines Triebfahrzeugs in einem anderen Mitgliedsstaat um bis zu 50 Prozent bei Bestandsfahrzeugen und um bis zu 70 Prozent bei Neufahrzeugen gesenkt werden. Das entspricht durchschnittlichen Einsparungen von rund 0,8 Millionen Euro pro Lokomotive.

Der Weg Europas zu einem geeinten Schienenverkehrsland ist bisher steinig und lang gewesen. Ihn weiter zu gehen, lohnt sich dennoch. Die bislang überwundenen Hürden sind beachtlich. Die Bedenkenträ-

ger in den Mitgliedsstaaten müssen weiter vom Nutzen des freien Marktes überzeugt werden. Investitionen in ERTMS sind dabei ein wesentlicher Katalysator für die weitere Umsetzung der Eisenbahnpakete, ebenso wie die Umsetzung der „Cross-Acceptance“-Vereinbarungen. Dadurch kann der Modal-Split weiter zu Gunsten des Verkehrsträgers Schiene verändert werden. Nur so ist in Europa langfristig der Verkehrsinfarkt und eine weitere Schädigung der Umwelt und des Klimas zu verhindern. Schließlich ist es nur eine konsequente Liberalisierung und Harmonisierung, die Wachstum auf der Schiene schafft.

– A 111 –

(Indexstichwort: Verkehrspolitik)

(Bild-/Tafelnachweis: Tafel 1 und 2, VDB; Bild 1, UIC)



Prof. Dr. Ronald Pörner (49). Ausbildung zum Bankkaufmann, danach Studium der Betriebswirtschaftslehre und Wirtschaftspädagogik an der Freien Universität (FU) Berlin; wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Investitionsgüter-

Marketing und Marktforschung der FU-Berlin; mehrere berufliche Stationen in der Industrie, u.a. im MAN-Konzern und bei Siemens Transportation Systems, Erlangen; 1994 bis 2007 ordentlicher Professor für Marketing und

Marktforschung im Studiengang Betriebswirtschaftslehre der Berliner Fachhochschule für Technik und Wirtschaft (FHTW Berlin). Seit 1994 erfolgreiche Durchführung von mehr als 190 Beratungsprojekten aus den Bereichen Bahnindustrie und Bahnbetrieb; seit dem 1. März 2007 Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

Anschrift: Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V., Jägerstraße 65, 10117 Berlin, Deutschland.
E-Mail: Poerner@bahnindustrie.info