

Die Marktsäule des vierten Eisenbahnpakets

Auf seiner Plenartagung im Dezember soll das Europäische Parlament in zweiter Lesung in einer Abstimmung die Dreiervereinbarungen über ein Maßnahmenpaket zur weiteren Liberalisierung des Schienenverkehrs bekräftigen und ihre Infrastrukturverwaltung verbessern. Diese Vorschläge bilden die „Marktsäule“ des vierten Eisenbahnpakets, die die Kommission im Januar 2013 vorgelegt hatte. Nachdem die „technische Säule“, in der es um die Sicherheit des Schienenverkehrs und die technische Kompatibilität geht, am 28. April 2016 angenommen wurde, dürften die Maßnahmen in Bezug auf die Marktsäule einen neuen Meilenstein für die Eisenbahnbranche der EU setzen.

Kontext

Anfang 1990 [legte](#) die Kommission mehrere Vorschläge zur Wiederbelebung des Schienenverkehrs und zur Schaffung eines integrierten und effizienten Eisenbahnraums auf EU-Ebene vor. Seither wurde viel erreicht; das Wichtigste: die [Trennung](#) zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen, die völlige Liberalisierung des [Schienenfrachtverkehrs](#) ab dem Jahr 2007 und des [internationalen Personenverkehrs](#) ab dem Jahr 2010, die Einrichtung [unabhängiger Regulierungsbehörden](#) und die Schaffung von Schienenverkehrsdiensten von allgemeinem Interesse, bekannt unter der Bezeichnung „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ (PSO). Trotz dieser erheblichen Fortschritte [merkte](#) die Kommission 2013 an, dass es immer noch Hindernisse gibt, die den Schienenverkehr beeinträchtigen. Sie verwies auf heterogene Formen der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur oder auch auf eine inkonsequente Umsetzung der Rechtsvorschriften in der gesamten EU, die anhaltenden wettbewerbswidrigen Methoden von etablierten Betreibern und Infrastrukturbetreibern sowie den mangelnden Wettbewerb im Personen- und Güterschienenverkehr. Um diese Situation zu verbessern, hat die Kommission 2013 ihr viertes Eisenbahnpaket vorgelegt, das drei Gesetzgebungsvorschläge zu den Themen Infrastrukturverwaltung und Schienenpersonenverkehrsdienste enthält.

Die Gesetzgebungsvorschläge

Mit ihren Vorschlägen aus dem Jahr 2013 will die Kommission vor allem den Wettbewerb steigern, damit die Schienenverkehrsdienste erschwinglicher, kosteneffizienter und besser werden. [Die Gewährung des Zugangs](#) zu den Märkten für inländische Personenverkehrsdienste für alle Eisenbahnunternehmen ab 2019 ist eine wichtige Innovation. Mit dem Paket sollen Ausschreibungen für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die den größten Anteil der Schienenpersonenverkehrsdienste in der EU ausmachen, ab 2023 als Norm [eingeführt](#) werden. Eine Direktvergabe wäre immer noch möglich, unter der Voraussetzung, dass die Eisenbahnunternehmen die Leistungskriterien wie zum Beispiel Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit, einhalten. Um die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur zu [verbessern](#), sollen mit dem Paket Interessenkonflikte zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen verhindert werden, und zwar, indem finanzielle Transparenz zur Vermeidung wettbewerbsverzerrender Quersubventionen verbindlich auferlegt wird. Ebenso soll ein diskriminierungsfreier Zugang zu den Schienenverkehrsnetzen und zum Rollmaterial gewährleistet werden, damit zwischen den Betreibern wirklich gleiche Ausgangsbedingungen herrschen. Schließlich soll mit dem Paket eine alte Verordnung über staatliche Beihilfen für Eisenbahnunternehmen [aufgehoben](#) werden.

Standpunkt des Europäischen Parlaments

In seinem Standpunkt in erster Lesung 2014 [hob](#) das Parlament die Notwendigkeit hervor, den zuständigen Behörden selbst die Entscheidung zu überlassen, ob sie öffentliche Dienstleistungsaufträge durch Ausschreibungen oder im Rahmen der Direktvergabe vergeben möchten, wies jedoch mit Nachdruck darauf



hin, dass bei einer Direktvergabe die Qualitätsanforderungen an die betreffenden Dienstleistungen erfüllt werden müssten. Das Parlament wies ebenfalls auf die [sozialen Aspekte](#) der Vorschläge hin und erklärte, Marktliberalisierung dürfe nicht zu einer Verschlechterung der Sozial- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer im Eisenbahnsektor führen. Nachdem der Rat und das Parlament in einem Trilog am 19. April 2016 eine frühzeitige Einigung in zweiter Lesung erzielt hatten, unterstrich Wim van de Camp (PPE, Niederlande), Berichterstatter für den Vorschlag über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die positiven Auswirkungen der Marktsäule auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs und die Nachhaltigkeit, was wiederum das Wirtschaftswachstum ankurbeln könnte. David-Maria Sassoli (S&D, Italien), Berichterstatter für Verwaltung und Marktöffnung, begrüßte die entscheidende Rolle des Parlaments bei den Verhandlungen, insbesondere in Bezug auf die Öffnung der Hochgeschwindigkeitsdienste für den Wettbewerb. Merja Kyllönen (GUE/NGL, Finnland), Berichterstatterin für die Aufhebung der Verordnung zur Normalisierung der Konten sprach die Hoffnung aus, dass das Paket die Investitionen in den Personen- und Güterverkehr ankurbeln und damit zu den Zielen der EU in Bezug auf niedrige CO₂-Emissionen beitragen werde.