

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

---

*Plenarsitzungsdokument*

ENDGÜLTIG  
**A6-0219/2007**

8.6.2007

## **BERICHT**

über die Durchführung des ersten Eisenbahnpakets  
(2006/2213(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Michael Cramer

**INHALT**

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS.....	3
BEGRÜNDUNG.....	11
VERFAHREN .....	19

## ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

### zur Durchführung des ersten Eisenbahnpakets (2006/2213(INI))

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Berichts der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Durchführung des ersten Eisenbahnpakets (KOM(2006)0189) sowie des begleitenden Arbeitsdokuments der Kommissionsdienststellen (SEK(2006)0530),
  - unter Hinweis auf die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft<sup>1</sup>,
  - unter Hinweis auf die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen<sup>2</sup>,
  - unter Hinweis auf die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung<sup>3</sup>,
  - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Juni 2006 zu der Einführung des Europäischen Zugsicherungs-/Zugsteuerungs- und Signalgebungssystems ERTMS/ETCS<sup>4</sup>,
  - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0219/2007),
- A. in der Erwägung, dass das erste Eisenbahnpaket den Eisenbahnsektor durch den ersten Schritt zur Schaffung eines europäischen integrierten Eisenbahnraums neu beleben und den „modal shift“, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, vorantreiben sollte,
- B. in der Erwägung, dass das Parlament die Kommission in der ersten Lesung zum dritten Eisenbahnpaket gebeten hat, Berichte über die Auswirkungen des ersten und zweiten Eisenbahnpakets vorzulegen,
- C. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor in der EU zwischen 15 und 30 % aller

---

<sup>1</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1.

<sup>2</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26.

<sup>3</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

<sup>4</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2006)0275.

CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortet, weshalb eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die weniger klimaschädliche Bahn und die Binnenschifffahrt intensiviert werden muss,

- D. in der Erwägung, dass die Entwicklung hin zu einem „modal shift“ und der Optimierung intermodaler Ketten bislang unbefriedigend verlaufen ist und das erste Eisenbahnpaket noch nicht die gewünschten Ergebnisse gebracht hat,
- E. in der Erwägung, dass die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb und die Zusammenarbeit zwischen Schiene, Straße, Flug- und Seeverkehr unweigerlich Auswirkungen auf die Leistung eines jeden Verkehrsträgers haben und daher die Frage eines fairen Wettbewerbs zwischen diesen Verkehrsträgern am Ausgangspunkt einer jeden Diskussion über Effizienz und Wettbewerbsgrad innerhalb eines einzelnen Verkehrsträgers stehen muss,
- F. in der Erwägung, dass der umweltschädliche Straßenverkehr bevorzugt wird, weil die EU-weiten Mautsysteme mit fixierter Obergrenze nur auf freiwilliger Basis, meist nur auf Autobahnen und nur für LKW, ohne Internalisierung externer Kosten angewandt werden,
- G. in der Erwägung, dass die Maut bemerkenswerte Erfolge bei der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene – z.B. in der Schweiz – zeigt und ein Beispiel von hohem Interesse für die EU-Verkehrspolitik ist, insbesondere auch deshalb, weil durch die verbesserte Effizienz des Straßengüterverkehrs die Kosten beim Verbraucher um lediglich 0,5 % gestiegen sind,
- H. in der Erwägung, dass die EU im Abkommen mit der Schweiz sowie in der Alpenkonvention Verkehrsprotokolle unterzeichnet und somit eine stärkere Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene in der künftigen Verkehrspolitik der EU festgelegt hat,
- I. in der Erwägung, dass hinsichtlich des Grades der Marktöffnung und der Zahl der in den Markt eingetretenen Unternehmen sehr unterschiedliche Erfahrungen vorliegen, sowohl innerhalb als auch außerhalb Europas, in den kleineren und den großen, in den neuen und den alten Mitgliedsstaaten; in der Erwägung, dass der Wettbewerb sich dort, wo er eingeführt wurde, bewährt hat und kleinere Eisenbahnunternehmen oftmals erfolgreich Nischen ausfüllen, die den großen Unternehmen als unrentabel galten,
- J. in der Erwägung, dass die Erweiterung von 15 auf zunächst 25 und nun 27 Mitgliedstaaten die EU um Staaten vergrößert hat, deren Strukturen im Eisenbahnsektor sich von denen in den „alten“ Mitgliedstaaten teilweise deutlich unterscheiden, was entsprechend anders gelagerte Chancen und Risiken für die Eisenbahn mit sich bringt; ferner in der Erwägung, dass die EU-Erweiterung und die EU-Nachbarschaftspolitik der EU-Bahnpolitik neue Herausforderungen hinsichtlich einer angepassten Differenzierung stellen,
- K. in der Erwägung, dass der Güterverkehr in Drittländer und aus Drittländern in einigen neuen Mitgliedstaaten, insbesondere in den baltischen Staaten, nahezu die Hälfte des Gesamtumsatzes ausmacht; in der Erwägung, dass die Liberalisierung des Eisenbahnsektors durch die unterschiedlichen Rechtsvorschriften in den Nachbarländern

der EU behindert wird, sowie dadurch, dass zwischen der EU und diesen Staaten kein aktiver Dialog stattfindet; in der Erwägung, dass traditionelle Eisenbahnunternehmen infolgedessen eine beherrschende Marktstellung bei der Zusammenarbeit mit Eisenbahnunternehmen aus Ländern außerhalb der EU einnehmen,

- L. in der Erwägung, dass die Öffnung der Netze mit dazu beigetragen hat, dass der Schienengüterverkehr z.B. im Vereinigten Königreich um 60 %, in den Niederlanden um 42,5 %, in Polen um mehr als 30 % und in Deutschland um 25 % zugenommen hat, während er z. B. in Frankreich, wo die Staatsbahn im Güterverkehr derzeit praktisch noch keinem Wettbewerb ausgesetzt ist, um 28 % abgenommen hat; ferner in der Erwägung, dass dies auch Auswirkungen auf die Arbeitsplätze und die Qualität des Angebots hat, nicht zuletzt auch auf das Klima, denn die der Schiene verloren gegangenen Güter werden nun auf der Straße transportiert,
- M. in der Erwägung, dass dies insbesondere damit zusammenhängt, dass z. B. auf dem Schienennetz in Deutschland, das das Datum für die Öffnung des Marktes für den Wettbewerb beträchtlich vorgezogen hatte, 274 Güterverkehrsunternehmen zugelassen sind, in Polen 60, während es in Frankreich, wo die Daten für die Öffnung des Marktes strikt angewandt wurden, erst 5 sind, von anderen Ländern wie Finnland und Slowenien ganz zu schweigen, wo das staatliche Monopol noch gar keine Wettbewerber kennt,
- N. in der Erwägung, dass eine faire und transparente Entgelterhebung auf der Schieneninfrastruktur unverzichtbare Voraussetzung eines jeden Wettbewerbs in diesem Sektor ist, dass die Richtlinie 2001/14/EG zwar das Grenzkostenprinzip zur Grundlage der Entgelterhebung macht, aber Spielräume bei der Erhebung der Weegeentgelte lässt, deren Nutzung zu sehr unterschiedlichen Entgeltsystemen und -höhen in den Mitgliedstaaten führt und dass die unterschiedlich hohen Investitionen der Mitgliedstaaten in die Schiene sich in Unterschieden in der Entgelterhebung seitens des Infrastrukturbetreibers fortsetzen,
- O. in der Erwägung, dass bisherige Erfahrungen und der heutige Stand der Wettbewerbsintensität zeigen, dass das Eisenbahnsystem funktioniert, auch wenn Netz und Betrieb durch Regulierung getrennt sind,
- P. in der Erwägung, dass der Einzelwagenverkehr mit einem Anteil von über 50 % ein wichtiger Bestandteil des europäischen Eisenbahngüterverkehrs ist, auf den zahlreiche Kunden der Bahngesellschaften angewiesen sind,
- Q. in der Erwägung, dass die verfügbaren Statistiken über Eisenbahnunfälle zwar noch lückenhaft sind, aber eine positive Entwicklung der Eisenbahnsicherheit auch nach Öffnung des Güterverkehrsmarktes zeigen; in der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten, die den Markt mit großer Entschlossenheit geöffnet haben, keine Verschlechterung der Sicherheit verzeichnen; in der Erwägung, dass die Erlangung von Sicherheitsbescheinigungen in der Praxis durch Umsetzungsprobleme, Intransparenz sowie organisatorisch-administrative Hemmnisse zu sehr erschwert wird,

## *Intermodale Rahmenbedingungen*

1. erinnert daran, dass das Ziel einer Wiederbelebung des Schienenverkehrs vor dem Hintergrund steigender Verkehrsbelastungen, wachsender Emissionen und begrenzter Energieressourcen und tausender Verkehrsunfallopfer ein Kernpunkt der EU-Verkehrspolitik ist, und fordert die Kommission auf, dieser Tatsache auch bei der Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets Rechnung zu tragen;
2. ist der Ansicht, dass die Richtlinie 'Eurovignette 2' ein erster Schritt hin zu einem fairen intermodalen Wettbewerb ist, da ein fairer Wettbewerb nicht möglich ist, wenn auf allen Schienenstrecken und für alle Züge Gebühren EU-weit zwingend erhoben werden, dagegen eine in der Höhe begrenzte Straßenmaut in der EU nur auf freiwilliger Basis, ohne Internalisierung externer Kosten, meist nur auf Autobahnen und nur für LKW erhoben wird; fordert die Kommission daher auf, bis 2008 eine Richtlinie vorzulegen (vgl. Artikel 1 Absatz 9 der Richtlinie 2006/38/EG), in der die Eurovignette dem Trassenpreissystem angepasst wird, wobei eine Maut auf allen Straßen der EU für alle LKW ab 3,5 t ohne Schlupflöcher zwingend vorgeschrieben wird und die externen Kosten internalisiert werden;
3. fordert die Kommission auf, die Grundsätze der Verkehrsprotokolle des Abkommens mit der Schweiz sowie der Alpenkonvention in entsprechende Maßnahmen für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs umzusetzen;
4. ist der Auffassung, dass überlange LKW (so genannte Gigaliners) die Wettbewerbsposition der Schiene weiter untergraben; befürchtet, dass eine europaweite Zulassung von Gigaliners den Einzelwagen-Güterverkehr sowie den kombinierten Verkehr zerstören würde, und lehnt eine solche daher ab;
5. bemerkt, dass der Wettbewerb des Schienenverkehrs mit dem Flugzeugverkehr verzerrt ist; ist der Auffassung, dass die Befreiung internationaler Flugtickets von der Steuer auf Kerosin sowie der Mehrwertsteuer dringend auf die internationale und EU-Tagesordnung gesetzt werden muss;
6. hält es mit dem Ziel der europäischen Verkehrspolitik für unvereinbar, wenn Mitgliedsstaaten hohe Trassenpreise auf dem Schienengüternetz, gleichzeitig aber für LKW auf der Straße keine Maut erheben;
7. weist mit Nachdruck darauf hin, dass der Mangel an Interoperabilität der Netze noch das größte Hemmnis für die Verwirklichung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums ist, und begrüßt den Beschluss der Kommission, zu diesem Thema eine neue Initiative vorzulegen; ist der Auffassung, dass die Liberalisierung mit den Fortschritten im Bereich der Interoperabilität hätte einhergehen müssen, und bedauert, dass die beiden Prozesse in zu unterschiedlichem Tempo abgelaufen sind; weist mit Nachdruck darauf hin, dass die Öffnung der Netze für den Wettbewerb nur dann Vorteile bringen wird, wenn es ein echtes integriertes transeuropäisches Netz gibt; fordert, dass diese Frage künftig vorrangig behandelt wird;
8. fordert die Kommission auf, die intermodalen Infrastrukturen zu modernisieren und auszubauen, insbesondere die Verbindungen zu den Hafeninfrastrukturen;

### *Intramodale Rahmenbedingungen*

9. unterstreicht, dass die Interoperabilität im Schienenverkehr weiter verbessert werden muss, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu erhöhen; fordert in diesem Zusammenhang die rasche und lückenlose ERTMS-Ausstattung der sechs Korridore, auf die sich die EU durch den Koordinator Karel Vinck mit den Eisenbahnunternehmen und den Mitgliedstaaten verständigt hat, (A: Rotterdam–Genua, B: Neapel–Berlin–Stockholm, C: Antwerpen–Basel/Lyon, D: Sevilla–Lyon–Turin–Triest–Laibach (Ljubljana), E: Dresden–Prag–Brünn (Brno)–Wien–Budapest, F: Duisburg–Berlin–Warschau);
10. ermutigt die Kommission, das positive Beispiel von Staatsbeihilfen zugunsten des rollenden Materials, wie es bei der Einrichtung/Verbesserung von ERTMS-Ausstattung in Zügen ermöglicht wurde, auf die Lärmreduzierung bei Güterwagen zu übertragen, weil sich dadurch Ersparnisse bei den Infrastruktur-Investitionen erzielen lassen;
11. erkennt die mögliche Bevorzugung des Eisenbahnpersonenverkehrs zu Lasten des Schienengüterverkehrs durch extrem hohe Trassenpreise als einen Faktor, der die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs beeinträchtigt; weist darauf hin, dass dieses Verhalten der Eisenbahnunternehmen unmittelbar aus unzureichenden finanziellen Zuwendungen der Mitgliedstaaten an die Unternehmen resultiert; fordert die Kommission deshalb auf, alle rechtlichen Schritte zu unternehmen, um diese Praxis zu unterbinden;
12. fordert die Kommission auf, gegen eine Förderpraxis vorzugehen, nach der im Verkehrsbereich EU-Fördermittel in Mitgliedstaaten fließen, die damit fast ausnahmslos ihr Straßennetz finanzieren und das Schienennetz vernachlässigen; stellt fest, dass bei der Ko-Finanzierung mindestens 40 % der Mittel der Schiene zugute kommen sollen;
13. stellt fest, dass die drei baltischen Mitgliedstaaten EU-Recht umgesetzt haben und ihre Märkte liberalisieren, was jedoch in dem Nachbarland Russland nicht der Fall ist; ist der Auffassung, dass diese besondere Situation in dem Bericht der Kommission hätte Erwähnung finden sollen;
14. unterstützt die Kommission in ihren Bemühungen, das transeuropäische Güterschienennetz weiter voranzubringen, und erwartet, dass vor allem die prioritären TEN Projekte unterstützt werden;
15. ersucht die Kommission, Empfehlungen zur nachhaltigen Sanierung der Finanzstruktur der Bahnen (vgl. Art. 9 der Richtlinie 91/440) darzulegen;
16. regt an, dass die Kommission einen Plan erstellt, wie der Wiederaufbau von Gleisanschlüssen der Industrieunternehmen an das Güterschienennetz gefördert werden kann und bestehende Anschlüsse nicht mehr zerstört werden;
17. fordert die Kommission auf zu prüfen, ob es möglich ist, eine erhöhte Transparenz und eine bessere Vorhersehbarkeit der Trassenpreise einzuführen, indem der Grundsatz einer Mindestangleichung der Preise auf den internationalen Korridoren eingeführt wird, in die die Eisenbahnunternehmen investieren, damit die Interoperabilität verbessert wird;

## *Regulierung der Trennung von Netz und Betrieb*

18. hält die Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Betrieb angesichts der zentralen Rolle des Infrastrukturbetreibers für den Sektor für eine Schlüsselfrage der Eisenbahnpolitik und verknüpft hiermit gleichzeitig die unbedingte Notwendigkeit eines unabhängigen und transparenten Regulierungsgremiums, das angemessen ausgestattet sein muss;
19. erachtet sowohl das Trennungs- als auch das Integrationsmodell als gemeinschaftsrechtskonform, sofern die Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG sichergestellt ist; weist darauf hin, dass diese noch nicht vollständig gegeben ist, was die zahlreichen Klagen von in den Markt eintretenden Unternehmen zeigen, die mit den alteingesessenen staatlichen Eisenbahnunternehmen konkurrieren; in ihren Beschwerden wird bzw. wurde beispielsweise angemahnt,
  - dass der Netzzugang oder eine günstige Trasse nicht gewährt werden konnten, weil diese schon an die konzerneigene Bahn vergeben worden war,
  - dass ihre Wünsche nicht befriedigt werden konnten, weil zuvor Weichen ausgebaut und/oder Überholgleise demontiert wurden,
  - dass – ohne Grund – Langsamfahrstellen verordnet wurden, um die Anschlusssicherheit der Konkurrenten zu unterminieren,
  - dass gebrauchte Lokomotiven nicht erworben werden konnten, weil sie zuvor verschrottet bzw. potentielle Käufer durch die nationalen Eisenbahnunternehmen am Kauf gehindert wurden,
  - dass die Trassenpreise drastisch erhöht wurden, nachdem ein vormaliges staatliches Eisenbahnunternehmen gekauft worden war,
  - dass die Trassenpreise so kurzfristig erhöht wurden, dass diese nicht mehr in die Preisbildung eingerechnet werden konnten, während die konzerneigene Bahn vorher informiert wurde,
  - dass die Quersubventionierung innerhalb von Konzernen nicht verhindert wird, weil Teile der von ihnen entrichteten Trassenentgelte als Konzernabgabe des Netzes an die Holding fließen statt der Infrastruktur zugute zu kommen, und dadurch nicht nur das Ergebnis der Holding verbessert wird, sondern es ihr auch ermöglicht wird, am Markt günstiger anbieten zu können,
  - dass nichtstaatliche Unternehmen oft höhere Energiepreise bezahlen als die Konzerntöchter, auch wenn die Energielieferung in die Holding integriert ist, was eine Wettbewerbsverzerrung darstellt, die nach einem Urteil des OLG Frankfurt/Main sogar zulässig ist,
  - dass die Zulassung insbesondere von Lokomotiven von Land zu Land unterschiedlich geregelt ist und jeder Mitgliedsstaat eine eigene Zulassung für sein Netz verlangt, was nicht nur langwierig, sondern auch mit abschreckenden Kosten verbunden ist;

20. stellt fest, dass der Markteintritt neuer Anbieter im Einzelwagenverkehr vom effizienten Arbeiten der Rangierbahnhöfe abhängt; hält einen neutralen Betrieb der Rangierbahnhöfe für notwendig, um eine diskriminierungsfreie Abwicklung aller Unternehmen zu gewährleisten, und fordert die Kommission auf, eine entsprechende Ergänzung des EU-Rechts ins Auge zu fassen;
21. fordert die Kommission auf, die auf nationale Grenzen beschränkten Eisenbahnsysteme so zu verändern, dass jedem Eisenbahnunternehmen, das die notwendigen rechtlichen und technischen Voraussetzungen in einem Mitgliedsstaat erfüllt, der Transport auf dem gesamten europäischen Netz erlaubt wird (cross-acceptance), wodurch nicht nur der transeuropäische, sondern auch der grenzüberschreitende Regionalverkehr gefördert wird und womit auch der Vorteil der Straße und des Luftverkehrs beseitigt wird, wo es diesen Zustand schon seit Jahren gibt;
22. fordert die Kommission auf, gegen diejenigen Mitgliedsstaaten unverzüglich rechtliche Schritte einzuleiten, die das erste und/oder das zweite Eisenbahnpaket nicht fristgerecht umgesetzt haben;
23. stellt fest, dass der vollständigen Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets, einschließlich der von der Kommission in den Anlagen zu dem Bericht der Kommission über die Durchführung des ersten Eisenbahnpakets festgelegten Überprüfungskriterien, unbedingt Priorität eingeräumt werden muss;
24. stellt fest, dass sich der Anteil des Eisenbahnsektors am Güterverkehr seit 2001 in der EU der 25 stabilisiert hat, und dass die beste Leistung, abgesehen von den baltischen Staaten, denen ihre besondere geographische Lage und die Art der beförderten Güter zugute kommen, in den Mitgliedstaaten festgestellt werden kann, die als erste mit der Reform ihrer Bahnindustrie noch vor den Richtlinien der Kommission und der Öffnung des Marktes begonnen haben;
25. merkt an, dass sich die Kapazitätsdefizite der Eisenbahn in Europa negativ auf die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnsektors im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern auswirken; fordert die Kommission auf, vor Ende 2007 die Wirkung der Artikel 22, 25 und 26 der Richtlinie 2001/14/EG in Bezug auf die vorgeschriebenen Analysen über die Kapazität und den vorgeschriebenen Plan zur Erhöhung der Kapazitäten bei einer überbelasteten Infrastruktur zu untersuchen;
26. weist darauf hin, dass die Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit des Sektors durch die Öffnung des Marktes heute bedeutet, künftige Investitionen zu unterstützen, und in diesem Zusammenhang das Wachstum und die Beschäftigung zu gewährleisten, die mit der Lissabonner Strategie angestrebt werden; ist ferner der Auffassung, dass sich die Kommission, wenn sie zur Entwicklung umweltfreundlicher Verkehrsträger beiträgt, bewusst für die Entwicklung des nachhaltigen Verkehrs entscheidet;
27. weist mit Nachdruck auf die Bedeutung einer selbständigen Rolle der Eisenbahnunternehmen hin, wie dies auch in Artikel 5 der Richtlinie 91/440/EG in Bezug auf die technische, organisatorische, kommerzielle und finanzielle Geschäftsführung aufgenommen wurde, und verweist auf die positiven Auswirkungen für die Entwicklung der Bahn als Verkehrsträger;

28. weist mit Nachdruck darauf hin, wie wichtig der soziale Dialog ist, um zu vermeiden, dass die Liberalisierung dem Sozialdumping nicht Tür und Tor öffnet;

o  
o o

29. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

## BEGRÜNDUNG

Mit dem 1. Eisenbahnpaket sollten die Grundlagen für den modal shift gelegt werden, die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene. Die nationalen Monopole sollten sich dem Wettbewerb stellen, die Netze geöffnet und die Modernisierung des jahrzehntelang vernachlässigten Eisenbahnnetzes in Europa eingeleitet werden. Zudem war die Verlagerung von der Straße auf die Schiene auch aus Sicherheits-, ökologischen und ökonomischen Gründen notwendig, wenn Europa nicht in Stau und Abgasen ersticken und wenn es die immense Zahl der Verkehrsunfälle drastisch reduzieren will.

Angesichts der alarmierenden Prognosen des Reports vom Weltbank-Ökonomen Nikolas Stern stehen die Bedrohungen des Klimawandels mehr denn je im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Dabei wird immer klarer: ohne eine Wende in der Verkehrspolitik ist die Erderwärmung nicht zu stoppen.

Manchmal wird das Problem schlicht am Beispiel eines Joghurt-Bechers deutlich: bis er im Regal eines Supermarkts landet, ist er fast 10.000 Kilometer auf unseren Straßen unterwegs gewesen – und kostet das Erdbeer-Joghurt trotz seiner langen Reise nur etwa 40 Cent. Verkehr ist zwar teuer für die Umwelt und deshalb für die Allgemeinheit – auf der Straße und in der Luft ist er aber kein Kostenfaktor für die Unternehmen. Das Resultat ist ein stetig wachsender Verkehrssektor. Der Schwerlastverkehr auf deutschen Straßen hat sich seit den 80er Jahren verdreifacht. Zwischen 1993 und 2000 stieg die Anzahl der Fluggäste in der Europäischen Union um etwa 10 % pro Jahr.

Diese Zuwächse sind auch ein Grund, warum der Ausstoß vom Klimakiller CO<sub>2</sub> nicht gesunken, sondern zwischen 2000 und 2004 um gut 1 % pro Jahr angestiegen ist. Sein Schadstoff-Ausstoß hat seit 1990 um fast 25 % zugenommen. Im Luftverkehr hat er sich sogar verdoppelt. In der EU verursacht die Mobilität knapp 30 % aller klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

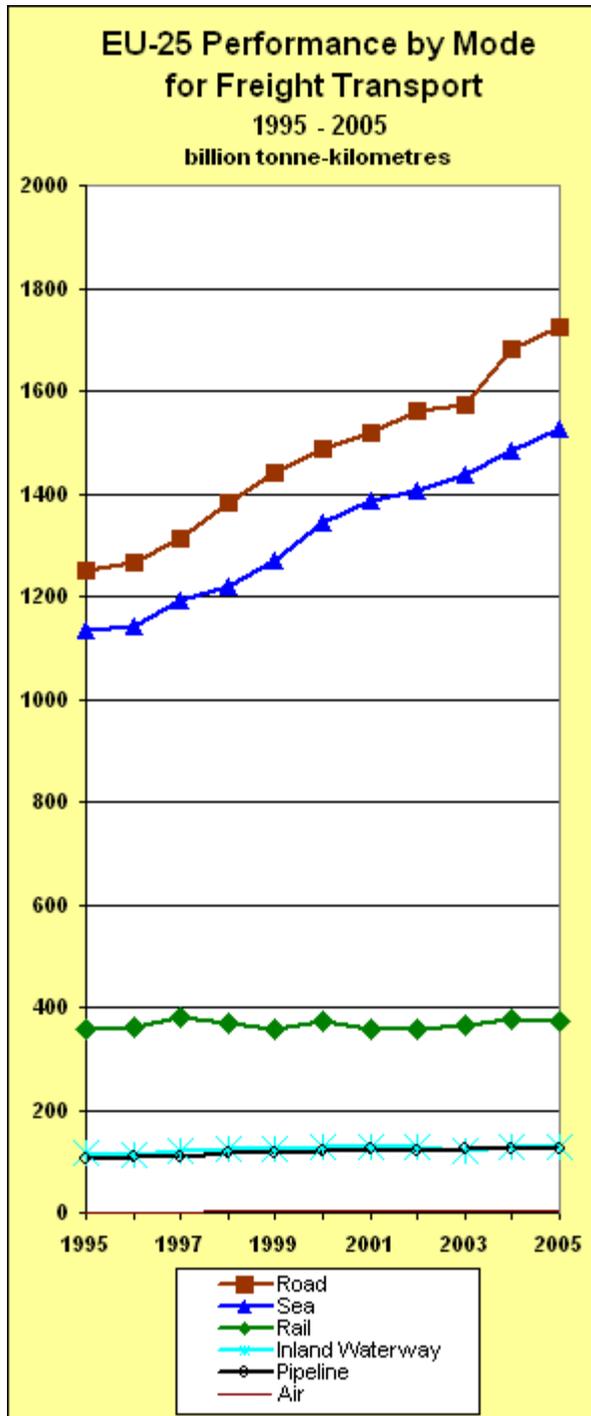
Mit verantwortlich für diesen Zustand ist die Tatsache, dass die Öffnung der Eisenbahnnetze für den Güterverkehr nicht den gewünschten Effekt gebracht hat. Das hängt zwar auch von der Gestaltung des Eisenbahnsektors ab, ist aber in erster Linie das Ergebnis eines unfairen und die umweltfreundliche Eisenbahn diskriminierenden Wettbewerbs der unterschiedlichen Verkehrsmodi.

Zur Entwicklung der Anteile der Verkehrsträger gibt die Kommission folgende Prognose:

[http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/doc/2006\\_3167\\_brochure\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_en.pdf)

(Quelle: Für ein mobiles Europa - Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001, S. 36)

Die Entwicklung des modal split 1995 - 2005 im Frachtbereich zeigt folgende Kommissionstabelle:



Source: ENERGY & TRANSPORT IN FIGURES 2006  
 Part 3 : Transport  
 European Commission DG for Energy and Transport  
 in co-operation with Eurostat

Für den Eisenbahnsektor in Europa ist zwingend vorgeschrieben, dass auf allen Schienenstrecken für alle Züge in Form der Trassenpreise eine Maut erhoben werden muss. Für den schärfsten und am meisten emittierenden Konkurrenten, die Straße, wird die Maut aber meist nur auf Autobahnen und in der Regel nur für LKW ab 12 t erhoben. Ihre Höhe ist begrenzt, die externen Kosten dürfen derzeit nicht internalisiert werden und die Mauterhebung ist freiwillig.

Um die Begünstigung des umweltschädlichen LKW-Verkehrs nicht noch weiter zu unterstützen, müssen die sog. Gigaliners für ein Gesamtgewicht von 60 t unbedingt verhindert werden. Die EU-weite Zulassung von Gigaliners würde den Einzelwagen-Güterverkehr – das sind 50 % des gesamten Schienengüterverkehrs – auf der Schiene gänzlich zerstören.

Einige Mitgliedsstaaten der EU geben keine oder nur geringe staatliche finanzielle Zuwendungen an die Eisenbahnunternehmen, die sich wiederum gezwungen sehen, hohe Trassenpreise für den Güterverkehr zu verlangen, um den Personenverkehr finanzieren zu können. Da diese Staaten gleichzeitig auf den Straßen keine Maut erheben, ist diese Politik geradezu ein Totalangriff auf den Schienengüterverkehr. Diese Praxis ist der Kommission bekannt, sie hält sie auch für rechtswidrig, sieht sich aber nicht in der Lage, das zu ändern.

Gleichzeitig fließen EU-Gelder aber in solche Staaten, die fast ausnahmslos damit ihren Straßenbau finanzieren und das Schienennetz verrotten lassen. Insbesondere in den neuen Mitgliedsstaaten ist der Rückgang des Eisenbahnsektors alarmierend.

Demgegenüber ist in der Schweiz der modal shift gelungen. Dort gibt es ein LKW-Fahrverbot am Wochenende und in der Nacht. Die LKW-Maut ist viermal so hoch wie die in Deutschland und gilt auf allen Straßen und für alle LKW über 3,5 t. Die Maut-Einnahmen werden in die Modernisierung der Schienenwege investiert, gleichzeitig wurde ein Baustopp für alpenquerende Autobahnen verfügt. Die Schwerverkehrsabgabe, die 2001 eingeführt wurde, hatte zur Folge, dass etwa der Mineralöltransport wieder von der Straße auf die Schiene zurück verlagert wurde. Vor Einführung der Maut fand er zu 70 % auf der Straße statt, heute zu 70 % auf der Schiene. In der Schweiz gab es weder ein Ausweichen von Autobahnen auf Bundesstraßen, noch eine Verlagerung des Verkehrs von großen auf kleine LKW. Und die Kosten beim Verbraucher stiegen trotzdem lediglich um 0,5 Prozent.

Diskriminierend ist auch der Wettbewerb mit dem Flugverkehr. Die Steuerbefreiung von Kerosin – vor mehr als einem halben Jahrhundert eingeführt, um dem in seinen Anfängen steckenden Luftverkehr eine Anschubfinanzierung zu geben – erlaubt den Fluggesellschaften heute, ihre Kunden zum „Taxipreis“ zwischen den Metropolen zu befördern.

Nicht alle Länder begünstigen den klimaschädlichen Luftverkehr. Beispielsweise besteuern die Niederlande Kerosin für – zugegeben wenige – Inlandsflüge, ebenso wie auch die USA und Japan. Mit einer Steuer für alle Flüge innerhalb der EU könnten 14 Mrd. € jährlich generiert werden, womit das notwendige Geld für die Modernisierung der Schienenwege in Europa erbracht werden könnte. Denn die Verbindungen z.B. zwischen den alten und neuen Mitgliedsstaaten erreichen im 21. Jahrhundert vielfach noch nicht einmal das Tempo der Dampflokomotive, sind manchmal sogar doppelt so langsam.

Auch bei der Kerosin-Steuer wären die Kosten für den Verbraucher mit 2 € pro 100 Flugkilometer akzeptabel - gerade im Vergleich zu den Milliarden-Kosten, die bei Nichtstun durch einen ungebremsten Klimawandel entstehen. Bis 2010/11 ist der Luftverkehr auch vom Emissionshandel befreit, während die Schiene über den Strompreis involviert ist.

Auch die Schifffahrt wird extrem begünstigt, obwohl sie wegen Hoch- und Niedrigwasser oder Vereisung oft nicht zur Verfügung steht - auf der Elbe war dies in den letzten 30 Jahren zwischen 200 und 300 Tagen im Jahr der Fall. Die Schifffahrt ist einer der größten CO<sub>2</sub>-Emittenden, weil dort der schmutzigste Treibstoff, das Schweröl, verbrannt wird. Die Binnenschifffahrt in Europa ist vom Emissionshandel und auch von der Mineralölsteuer befreit, die Benutzung der Flüsse ist kostenlos. Trassenpreise oder Mautgebühren kennt die Schifffahrt nicht.

Unabhängig davon war es richtig und notwendig, die auf nationale Grenzen beschränkten Eisenbahnsysteme zu verändern, die Netze zu öffnen und ein einheitliches oder wenigstens interoperables europäisches Schienennetz zu etablieren.

Die formale Trennung zwischen der Eisenbahninfrastruktur und dem Eisenbahnbetrieb ist mittlerweile in allen Ländern der EU erfolgt. Eine andere Frage ist die, ob dadurch im Einzelfall nur eine formale und keine echte Trennung erfolgte. Nur durch eine wirkliche Trennung aber kann ein fairer Wettbewerb hergestellt und jegliche Diskriminierung dritter Bahnen unmöglich gemacht werden.

Die einzige Garantie ist die klare Trennung von Netz und Betrieb in zwei voneinander völlig unabhängige Institutionen. Diesen Zustand gibt es in klarer Form im Vereinigten Königreich, in Schweden, Dänemark und den Niederlanden. Befinden sich Netz und Betrieb in unterschiedlichen Händen, aber unter einem (Holding-) Dach vereint, dann ist das Diskriminierungspotential enorm. Zwar hängt es auch von den Aufsichtsbehörden und Regulatoren ab, ob und wie weit dieses Potential ausgeschöpft wird oder nicht. Richtig bleibt aber auch die Aussage von Hartmut Mehdorn, dem Chef der Deutschen Bahn AG: „The one who controls the network is the master of business“. Im Übrigen ist eine eindeutige und strikte Trennung von Netz und Transport effizienter, als alle anderen Formen, die ständig kontrolliert werden müssen.

Da es eine effektive Trennung von Netz und Betrieb vielfach nicht gibt, ist es nicht verwunderlich, dass viele mit den staatlichen Unternehmen konkurrierende Eisenbahnunternehmen Ungleichbehandlungen und Behinderungen beklagen; unter anderem im Zusammenhang mit dem Trassenzugang und den Trassenpreisen, der Beschaffung gebrauchter Lokomotiven und Waggons, der Quersubventionierung innerhalb von Konzernen und der Zulassung von rollendem Material.

Das führt zu der Notwendigkeit, eine klare Trennung der Infrastruktur vom Betrieb von Transportunternehmen in einer EU-Richtlinie zu verankern. Die faktische Trennung von Netz und Betrieb muss in jedem Fall gewährleisten, dass sämtliche Anlagen und Serviceeinrichtungen, die in der Richtlinie 2001/14, Anhang II, aufgelistet werden, dem Netzbetreiber zugeordnet werden, damit er sie sämtlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zugänglich machen kann.

Der Einzelwagenverkehr stellt noch weit mehr als 50 % des europäischen Eisenbahngüterverkehrs dar. Sollten die Bahnen diesen Verkehr einstellen, so würden sie ihre Existenz gefährden. Eine Reihe von Sektoren der europäischen Industrie wie z. B. Stahl, Papier, die chemische und die Mineralölindustrie sowie teilweise die Automobilindustrie sind auf den Eisenbahneinzelwagenverkehr angewiesen, der nicht durch andere Verkehrsträger ersetzt werden kann. Es kommt also darauf an, diesen Teilbereich wirtschaftlicher zu gestalten.

Das wird am besten dadurch erreicht, dass auch hier die Bedingungen für intramodalen Wettbewerb hergestellt werden. In erster Linie müssen hierzu die Rangierbahnhöfe nicht nur formal geöffnet werden, wie es das europäische Recht vorsieht. Es muss durch eine Ergänzung der Richtlinie auch sichergestellt werden, dass die Rangierbahnhöfe neutral betrieben werden, dass also der Rangiervorgang und alle Nebenleistungen vom Infrastrukturbetreiber jeder Bahn und nicht nur der konzernangehörigen neutral erbracht werden.

Im Vereinigten Königreich und in Estland wurde zunächst die Infrastruktur privatisiert. Dieser Irrtum musste später korrigiert und die Infrastruktur mit großen Verlusten dem Staat wieder übereignet werden. Aus dieser Erfahrung muss für die Zukunft der Grundsatz gelten: Die Infrastruktur muss in öffentlicher Hand bleiben!

Zur Verbesserung der Wettbewerbssituation der Eisenbahn muss auch die Interoperabilität im Schienensystem verstärkt und beschleunigt umgesetzt werden. Dazu gehört die schnellstmögliche Ausstattung der sechs Korridore für den Güterverkehr mit dem europäischen Zugsicherungs- und Signalsystem ERTMS, die Erweiterung auch auf Nachbarstrecken, wenn sie modernisiert werden und die systematische Ausstattung der Lokomotiven, die in der EU neu zugelassen werden.

Auch wenn die Marktorganisation des Eisenbahnsektors nicht die Hauptsache ist, so kann doch festgestellt werden, dass sich die Einführung von Wettbewerb im europäischen Bahnwesen bewährt hat. In den Mitgliedsstaaten, die die Entwicklung des intramodalen Wettbewerbs im Eisenbahngüterverkehr nicht behindert sondern gefördert haben, hat der Marktanteil der Schiene erheblich zugenommen. Bestes Beispiel ist das Vereinigte Königreich mit einer Zunahme des Schienengüterverkehrs seit der Reform um 60 %. Das Gegenteil ist der Fall z. B. in Frankreich, wo die Staatsbahn im Güterverkehr praktisch noch keinem Wettbewerb ausgesetzt ist. Sie verliert ständig Transportvolumen und Marktanteile.

Oftmals haben kleine Eisenbahnunternehmen den Transport auf Strecken übernommen, den die althergebrachten Staatsunternehmen für unrentabel erklärt und deren Bedienung sie eingestellt haben.

Obwohl die Netze seit dem 1. Januar 2006 für den grenzüberschreitenden und seit dem 1. Januar 2007 für den gesamten Güterverkehr geöffnet sind, fahren auf dem deutschen Schienennetz 275 Güterverkehrsunternehmen, während es in Frankreich lediglich 5 sind.

Auch in kleineren Mitgliedsstaaten hat sich der Wettbewerb positiv ausgewirkt. In den Niederlanden fahren heute 10 Eisenbahnunternehmen, wodurch der Güterverkehr auf der Schiene zwischen 1999 und 2006 um 42,5 % zugenommen hat. In Deutschland lag die

Steigerung im selben Zeitraum bei 25 %, während in Frankreich, wo das nationale Netz abgeschottet wurde, um das nationale Unternehmen und die Beschäftigten zu schützen, ein Niedergang von 28 % zu verzeichnen ist. Das hat auch Auswirkungen auf die Arbeitsplätze und die Qualität. Nicht zuletzt auch auf das Klima, denn die verloren gegangenen Güter werden nun in Frankreich auf der Straße transportiert!

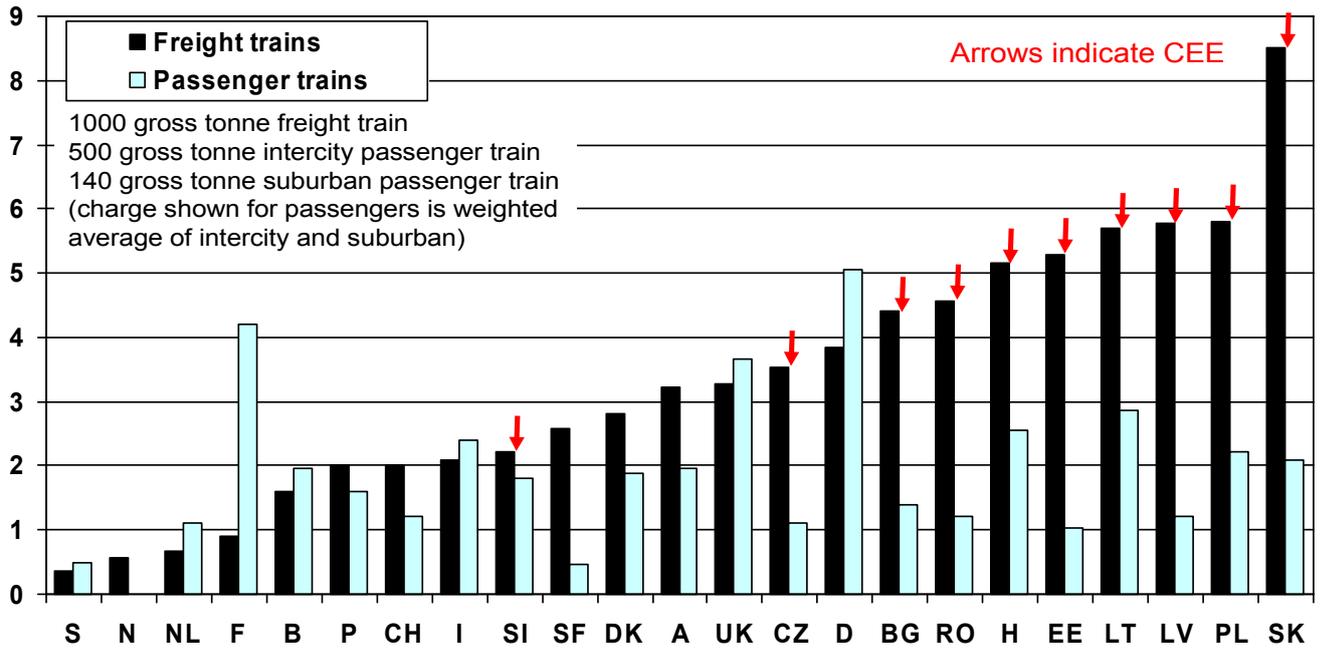
Angesichts dieser Feststellungen ist es erschreckend, wie zögerlich zahlreiche Staaten das Erste Eisenbahnpaket umgesetzt haben.

Es folgen Tabelle 1 und Tabelle 2

### Access to rail infrastructure

Country	No of RUs running on the network (active licences)	No of <u>freight</u> RUs running on the network (active licences)	Authorized applicants (are there any, and if yes, who are they?)
Austria	15	5	There are currently no authorized applicants in Austria
Belgium	4	4	There are currently no authorized applicants in Belgium
Czech Republic	19	13	There are currently no authorized applicants in the Czech Republic
Denmark	15	8	There are currently no authorized applicants in Denmark. Danish legislation on the operation of rail traffic does, however, provide for authorized applicants to apply for a license to carry out domestic or international passenger or freight traffic in Denmark.
Estonia	23	20	The Ministry of Transport for domestic transport and owner of rolling stock in specific cases.
Finland	1	1	There are currently no authorized applicants in Finland
France	7	7	There are currently no authorized applicants in France
Germany	352	274	Regional authorities, shippers, forwarders of combined transport
Italy	40		Train-path: RU; capacities: every private or public association
Latvia	9	4	There are currently no authorized applicants in Latvia.
Lithuania	8	7	There are currently no authorized applicants in Lithuania. Applicants may be only Railway Undertakings (RUs) or international RUs groups.

Netherlands	24	10 (Railion has 70% market share)	In the NL there are 2 types of AA: 1) public entities with the right to organise public rail transport (examples are several provinces in NL) although the public entities - in their role of Authorized Applicant - have the right to require capacity/train paths they usually ask the respective railway operators to do so. 2) shippers - some large shipping companies are preparing to act like an AA. So far they did not. There is a certain need for ProRail that these shippers will change thier behaviour in order to avoid double or even triple capacity requests for the same shipment contracts between a shipper and a railway company.
Norway	10	5	There are currently no authorized applicants in Norway
Poland	60	46	
Portugal	2	1	Applicants may be "Licensed rail transport companies or international groups of rail transport companies and other individuals or companies with a public service or commercial interest in acquiring infrastructure capacity for rail service operations including public authorities under Regulation (EEC) No. 1191/69 of the Council as well as shippers, forwarders and combined transport operators"
Slovenia	1	1	Local authorities, public service enterprises, shippers, road transport and combined transport undertakings
Spain	4	?	3 companies are authorized. The Spanish law allows it (art 31) for shippers, forwarders, combined transport operators...and Public Administrations (as Regions or Local Authorities). Some Companies, as Transfesa, have got (inside its Group) both kind of access rights (licence as RU and aut.appl.)
Sweden	22	15	Public Transport authorities can act as AA. Can only be used nationally, a problem that may be raised internationally to make it possible for AA to use the international network which would increase the interest to become an AA.
Switzerland	51 (16 on standard gauge)	15 (8 on standard gauge)	Forwarders
United Kingdom	27	7	Any person or public authority in charge of public transport or having a commercial interest



Source: ECMT (2005)

Source: European Commission DG Energy and Transport - 2006

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Durchführung des ersten Eisenbahnpakets
<b>Verfahrensnummer</b>	2006/2213(INI)
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 7.9.2006
<b>Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 7.9.2006
<b>Nicht abgegebene Stellungnahme(n)</b> Datum des Beschlusses	EMPL 21.6.2006
<b>Verstärkte Zusammenarbeit</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	
<b>Berichterstatter(-in/-innen)</b> Datum der Benennung	Michael Cramer 20.6.2006
<b>Ersetzte(r) Berichterstatter(-in/-innen)</b>	
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	28.2.2007    11.4.2007
<b>Datum der Annahme</b>	5.6.2007
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ :    37 - :    1 0 :    3
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Robert Atkins, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Arūnas Degutis, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard und Roberts Ziļe.
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(-in/-innen)</b>	Markus Ferber, Pedro Guerreiro, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen und Corien Wortmann-Kool.
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	Alfred Gomolka
<b>Datum der Einreichung</b>	8.6.2007
<b>Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)</b>	