



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für regionale Entwicklung

2013/0029(COD)

28.10.2013

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für regionale Entwicklung

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Joachim Zeller

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Der Berichterstatter begrüßt die Vorschläge der Kommission, durch Bürokratieabbau und einen erleichterten Marktzutritt Qualität und Effizienz des Schienenverkehrs in Europa zu erhöhen und damit zur Schaffung eines Eisenbahnbinnenmarkts beizutragen. Allerdings wurde im Rahmen der umfangreichen Konsultation vielfach von Betroffenen in den Regionen wie regionalen Verkehrsverbänden die Kritik geäußert, dass die häufigen substantiellen Änderungen oder Neufassungen von Rechtsakten nicht zu einem stabilen und verlässlichen Rechtsrahmen beitragen.

Der Kommissionsvorschlag zur strikten Trennung von Infrastruktur und Transport übersieht die besondere Situation der Vielzahl von kleinen und mittleren Eisenbahninfrastrukturen (wie z.B. Lokalbahnen, historische Bahnen, Schmalspurbahnen, Hafen- oder Grubenbahnen), die meist als integrierte Unternehmen organisiert sind, aber für das Funktionieren des europäischen Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind. Eine strikte Trennung bei diesen Unternehmen mit zumeist weniger als 50 Mitarbeitern wäre allein schon durch die erforderliche Duplizierung der Personalstrukturen mit einem erheblichen organisatorischen und betrieblichen Mehraufwand verbunden. Angesichts der zumeist prekären wirtschaftlichen Situation regionaler Eisenbahninfrastrukturen wären diese in ihrer Existenz bedroht.

Der Berichterstatter begrüßt die Stärkung des Infrastrukturbetreibers sowie die Einsetzung der Koordinierungsausschüsse zur Überwachung der Tätigkeiten der so gestärkten Infrastrukturbetreiber. Dabei muss sichergestellt sein, dass die kommunalen Behörden systematisch und nicht nur „gegebenenfalls“ eingebunden werden. Diese Stärkung muss auch zur Folge haben, dass beim Infrastrukturbetreiber ein kompetenter Ansprechpartner für die Beziehungen zu den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften benannt wird.

Der Berichterstatter unterstützt zudem den Vorschlag der Kommission zur Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber in einem europäischen Netzwerk zur Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, welche für die Lösung der Probleme beim grenzüberschreitenden Verkehrsbetrieb unerlässlich ist.

Der Berichterstatter befürwortet ferner die gestärkten Befugnisse der Regulierungsstellen. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften benötigen allerdings eine angemessene Frist für ihren Antrag auf Prüfung der Beurteilung der Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Ausgewogenheit einer Dienstleistung.

Der Berichterstatter begrüßt den Vorschlag, dass Einnahmen des Infrastrukturbetreibers ausschließlich für dessen Geschäftsbetrieb verwendet werden müssen. Sofern Dividendenzahlungen möglich bleiben, sollte deren Umfang geregelt werden. Dividendenzahlungen, die einer Ergebnisabführung gleichkommen, sollten unzulässig sein. Es ist unverhältnismäßig, dass der Verdacht eines Regelverstoßes bereits Sanktionen und die Beschränkung von Marktzugangsrechten auslöst. Der sofortige Ausschluss auf Verdacht würde das Unternehmen präventiv bestrafen und im Ergebnis dem Wettbewerb schaden. Ein Verbot des Wechsels von leitendem Personal zwischen Infrastrukturtreibern und Verkehrsunternehmen in verbundenen Unternehmen beschränkt die Unternehmen und deren Mitarbeiter ebenfalls unverhältnismäßig. Es ist darüber hinaus auch praxisuntauglich, da es einen erheblichen Verlust an Know-how und langjähriger beruflicher Erfahrung zur Folge hätte.

Die Regionen berichten häufig von Problemen bei der Koordinierung der Fahrscheinsysteme zwischen Eisenbahnunternehmen und den zuständigen lokalen Behörden, vor allem in den

von etablierten Bahnunternehmen betriebenen Bahnhöfen. Ein harmonisiertes Fahrscheinsystem auf einem wettbewerbsorientierten Markt trägt zur Marktöffnung bei. Die Pflicht, an einem nationalen Informationssystem mitzuwirken, kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften müssen an diesem System beteiligt werden

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für regionale Entwicklung ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Wird Eisenbahnunternehmen in der Union das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten zum Zwecke des Betriebs inländischer Personenverkehrsdienste gewährt, so könnten dies Auswirkungen auf die Organisation und Finanzierung der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbrachten Schienenpersonenverkehrsdienste haben. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, das Recht auf Zugang in den Fällen einzuschränken, in denen die Gewährung eines solchen Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde und die zuständige Regulierungsstelle die Einschränkung genehmigt.

Geänderter Text

(14) Wird Eisenbahnunternehmen in der Union das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten zum Zwecke des Betriebs inländischer Personenverkehrsdienste gewährt, so könnten dies Auswirkungen auf die Organisation und Finanzierung der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbrachten Schienenpersonenverkehrsdienste haben. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, das Recht auf Zugang in den Fällen einzuschränken, in denen die Gewährung eines solchen Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags **oder die Dienstleistungsqualität** gefährden würde und die zuständige Regulierungsstelle die Einschränkung genehmigt.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Bei der Bewertung, ob die Qualität der im Rahmen eines öffentlichen

Dienstleistungsauftrags erbrachten Leistungen durch einen auf der Grundlage des freien Zugangs betriebenen Dienst auf demselben Netz beeinflusst wird, sollten die Regulierungsstellen insbesondere die Netzwirkungen, die Frage der Beibehaltung der Anschlussverbindungen und die Pünktlichkeit berücksichtigen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 3
Richtlinie 2012/34/EU
Artikel 7 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Vertikal integrierte Unternehmen, die die spezifischen Investitionsvorhaben gemäß Artikel 32 Absatz 3 dieser Richtlinie betreiben und bei denen diese Dienste im direkten Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehen, unterliegen nicht Artikel 7 und Artikel 7a bis 7c.

Begründung

„Spezifische Investitionsvorhaben“, die erst auf sehr lange Sicht rentabel werden, sollen vom Anwendungsbereich von Artikel 7 und Artikel 7a bis 7c ausgenommen werden.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 4
Richtlinie 2012/34/EU
Artikel 7a – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Einnahmen des Infrastrukturbetreibers dürfen nicht zur Finanzierung anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens verwendet werden, sondern ausschließlich

3. Die Einnahmen des Infrastrukturbetreibers dürfen nicht zur Finanzierung anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens verwendet werden, sondern ausschließlich

zur Finanzierung des Geschäftsbetriebs des Infrastrukturbetreibers und zur Auszahlung von Dividenden an den Endeigentümer des vertikal integrierten Unternehmens. Der Infrastrukturbetreiber darf anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens keine Darlehen gewähren, und keine andere rechtliche Einheit des vertikal integrierten Unternehmens darf dem Infrastrukturbetreiber Darlehen gewähren. Dem Infrastrukturbetreiber von anderen rechtlichen Einheiten angebotene Dienstleistungen werden aufgrund von Verträgen erbracht und nach Marktpreisen bezahlt. Die Schulden des Infrastrukturbetreibers werden eindeutig getrennt von den Schulden anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens ausgewiesen und bedient. Die Bücher des Infrastrukturbetreibers und der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens werden so geführt, dass die Einhaltung dieser Bestimmungen sichergestellt ist und die Finanzkreisläufe des Infrastrukturbetreibers von denen der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens getrennt werden können.

zur Finanzierung des Geschäftsbetriebs des Infrastrukturbetreibers und zur Auszahlung von *angemessenen* Dividenden an den Endeigentümer des vertikal integrierten Unternehmens. *Gewinn- bzw. Ergebnisabführungen im Ganzen sind nicht zulässig.* Der Infrastrukturbetreiber darf anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens keine Darlehen gewähren, und keine andere rechtliche Einheit des vertikal integrierten Unternehmens darf dem Infrastrukturbetreiber Darlehen gewähren. Dem Infrastrukturbetreiber von anderen rechtlichen Einheiten angebotene Dienstleistungen werden aufgrund von Verträgen erbracht und nach Marktpreisen bezahlt. Die Schulden des Infrastrukturbetreibers werden eindeutig getrennt von den Schulden anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens ausgewiesen und bedient. Die Bücher des Infrastrukturbetreibers und der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens werden so geführt, dass die Einhaltung dieser Bestimmungen sichergestellt ist und die Finanzkreisläufe des Infrastrukturbetreibers von denen der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens getrennt werden können.

Begründung

Das Verbot von Gewinnabführungen sollte im Text noch deutlicher zum Ausdruck kommen. Sofern Dividendenzahlungen möglich bleiben, sollte deren Umfang geregelt werden. Dividendenzahlungen, die einer Ergebnisabführung gleichkommen, sollten unzulässig sein.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7b – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

3. Der Infrastrukturbetreiber verfügt über einen Aufsichtsrat, der sich aus Vertretern der Endeigentümer des vertikal integrierten Unternehmens zusammensetzt.

Geänderter Text

3. Der Infrastrukturbetreiber verfügt über einen Aufsichtsrat, der sich aus Vertretern der Endeigentümer des vertikal integrierten Unternehmens **und Vertretern der zuständigen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften** zusammensetzt, **soweit diese dort nicht schon vertreten sind.**

Begründung

Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sind wesentliche Akteure des Eisenbahnsystems. Aus diesem Grund sind sie in die Entscheidungs- und Kontrollgremien des Infrastrukturbetreibers einzubeziehen, der ja eine natürliche Monopolstellung hat. Die Gebietskörperschaften sind das Bindeglied zwischen Betreibern und Endkunden, deren Bedürfnisse sie gut kennen.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7b – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Der Infrastrukturbetreiber verfügt über eigene Mitarbeiter und ist in Räumlichkeiten untergebracht, die von denen der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens getrennt sind. Der Zugang zu Informationssystemen wird geschützt, um die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers sicherzustellen. Durch interne Regelungen oder durch Arbeitsverträge werden die Kontakte mit den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens auf offizielle Mitteilungen im Zusammenhang mit der Ausübung derjenigen Funktionen des Infrastrukturbetreibers beschränkt, die er auch in Bezug auf Eisenbahnunternehmen außerhalb des

Geänderter Text

5. Der Infrastrukturbetreiber verfügt über eigene Mitarbeiter und ist in Räumlichkeiten untergebracht, die von denen der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens getrennt sind. Der Zugang zu Informationssystemen wird geschützt, um die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers sicherzustellen. Durch interne Regelungen oder durch Arbeitsverträge werden die Kontakte mit den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens auf offizielle Mitteilungen im Zusammenhang mit der Ausübung derjenigen Funktionen des Infrastrukturbetreibers beschränkt, die er auch in Bezug auf Eisenbahnunternehmen außerhalb des

vertikal integrierten Unternehmens ausübt. Der Transfer von anderen als den unter Buchstabe c genannten Mitarbeitern zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens ist *nur* möglich, *wenn sichergestellt werden kann, dass keine sensiblen Informationen zwischen ihnen ausgetauscht werden.*

vertikal integrierten Unternehmens ausübt. Der Transfer von anderen als den unter Buchstabe c genannten Mitarbeitern zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens ist möglich. *Die betreffenden Mitarbeiter sind jedoch gemäß den Gepflogenheiten des Handelsrechts zur Wahrung der Geschäftsgeheimnisse aus ihren früheren Tätigkeiten verpflichtet.*

Begründung

Es ist unverhältnismäßig und verfassungsrechtlich bedenklich, die interne Mobilität von Mitarbeitern eines Konzerns in diesem Ausmaß zu beschränken. Karenzzeiten und andere Informationsbarrieren reichen aus, um eine unerwünschte Mitnahme sensibler Informationen zwischen Tochtergesellschaften zu verhindern. Andernfalls wäre ein erheblicher Verlust an Know-how und beruflicher Erfahrung die Folge.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7b – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

7. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Verwaltungsrats sowie leitende Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers dürfen weder direkt noch indirekt Beteiligungen an den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens halten noch finanzielle Zuwendungen von diesen erhalten. Leistungsbezogene Elemente ihrer Vergütung sind nicht an die Betriebsergebnisse anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens oder sonstiger unter dessen Kontrolle stehender rechtlicher Einheiten gebunden, sondern ausschließlich an diejenigen des Infrastrukturbetreibers.

Geänderter Text

7. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Verwaltungsrats sowie leitende Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers ***und dessen Beschäftigte, die Zugang zu vertraulichen Informationen haben***, dürfen weder direkt noch indirekt Beteiligungen an den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens halten noch finanzielle Zuwendungen von diesen erhalten. Leistungsbezogene Elemente ihrer Vergütung sind nicht an die Betriebsergebnisse anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens oder sonstiger unter dessen Kontrolle stehender rechtlicher Einheiten gebunden, sondern ausschließlich an diejenigen des Infrastrukturbetreibers.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7c – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Kommission ist befugt, von dem Mitgliedstaat, in dem das vertikal integrierte Unternehmen niedergelassen ist, innerhalb einer vertretbaren Frist alle notwendigen Auskünfte zu verlangen. Die Kommission konsultiert die betreffende(n) Regulierungsstelle(n) und **gegebenenfalls** das in Artikel 57 genannte Netzwerk der Regulierungsstellen.

Geänderter Text

2. Die Kommission ist befugt, von dem Mitgliedstaat, in dem das vertikal integrierte Unternehmen niedergelassen ist, innerhalb einer vertretbaren Frist alle notwendigen Auskünfte zu verlangen. Die Kommission konsultiert die betreffende(n) Regulierungsstelle(n), **die jeweils zuständigen Behörden** und das in Artikel 57 genannte Netzwerk der Regulierungsstellen.

Begründung

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip und angesichts der tatsächlichen Beschaffenheit des Eisenbahnsystems ist eine Einbeziehung der lokalen Ebene erforderlich.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7c – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Mitgliedstaaten können Eisenbahnunternehmen, die Teil des vertikal integrierten Unternehmens sind, zu dem der Infrastrukturbetreiber gehört, die Zugangsrechte nach Artikel 10 beschränken, wenn die Kommission den Mitgliedstaaten mitteilt, dass kein Antrag gemäß Absatz 1 gestellt wurde, oder bis zur Prüfung eines solchen Antrags durch die Kommission, oder wenn die Kommission einen Beschluss gemäß dem

Geänderter Text

entfällt

**Verfahren nach Artikel 62 Absatz 2
gefasst hat, wonach**

**(a) die Auskunftsersuchen der
Kommission gemäß Absatz 2 nicht
angemessen beantwortet wurden, oder**

**(b) der betreffende Infrastrukturbetreiber
die Anforderungen der Artikel 7a und 7b
nicht erfüllt, oder**

**(c) die Erfüllung der Anforderungen der
Artikel 7a und 7b nicht ausreicht, um
gleiche Bedingungen für alle
Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten
und Wettbewerbsverzerrungen in dem
Mitgliedstaat, in dem der betreffende
Infrastrukturbetreiber niedergelassen ist,
auszuschließen.**

Begründung

Wenn kein Antrag auf Prüfung der Unabhängigkeit gestellt wurde oder die Kommission über den Antrag noch nicht entschieden hat, sollten – wie im Rechtsverkehr üblich – noch keine Sanktionen greifen. Es ist unverhältnismäßig, dass der Verdacht eines Regelverstößes ausreicht. Bei mangelnder Auskunft sind die im Vertragsverletzungsverfahren üblichen Instrumentarien ausreichend. Der sofortige Ausschluss auf Verdacht würde das Unternehmen präventiv bestrafen und im Ergebnis dem Wettbewerb schaden.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7d – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber für jedes Netz einen Koordinierungsausschuss einsetzen und verwalten. Die Mitgliedschaft in diesem Ausschuss steht mindestens dem Infrastrukturbetreiber, bekannten Antragstellern im Sinne des Artikels 8 Absatz 3 und – auf deren Antrag – potenziellen Antragstellern, ihren Vertretungsorganisationen, Vertretern der

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber für jedes Netz einen Koordinierungsausschuss einsetzen und verwalten. Die Mitgliedschaft in diesem Ausschuss steht mindestens dem Infrastrukturbetreiber, bekannten Antragstellern im Sinne des Artikels 8 Absatz 3 und – auf deren Antrag – potenziellen Antragstellern, ihren Vertretungsorganisationen, Vertretern der

Nutzer von Schienengüter- und **-personenverkehrsdiensten** sowie **gegebenenfalls** regionalen und kommunalen Behörden offen. Vertreter des Mitgliedstaats und die betreffende Regulierungsstelle werden als Beobachter zu den Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen.

Nutzer von Schienengüter- und **Personenverkehrsdiensten, Vertretern der Beschäftigten im Eisenbahnsektor** sowie **den jeweiligen** regionalen und kommunalen Behörden offen. Vertreter des Mitgliedstaats und die betreffende Regulierungsstelle werden als Beobachter zu den Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen.

Begründung

Die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften sind wichtige Akteure der Verkehrspolitik und müssen als solche systematisch eingebunden werden und nicht nur gegebenenfalls. Sie müssen daher dem Koordinierungsausschuss angehören.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7d – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Der Koordinierungsausschuss stellt eine Geschäftsordnung auf, die insbesondere Bestimmungen über die Teilnahme an Sitzungen und über deren Häufigkeit (mindestens vierteljährlich) enthält. Dem Infrastrukturbetreiber, dem Mitgliedstaat, der betreffenden Regulierungsstelle und der Kommission wird jährlich ein Bericht über die Beratungen des Koordinierungsausschusses vorgelegt, in dem die jeweiligen Standpunkte der Ausschussmitglieder festgehalten werden.

Geänderter Text

3. Der Koordinierungsausschuss stellt eine Geschäftsordnung auf, die insbesondere Bestimmungen über die Teilnahme an Sitzungen und über deren Häufigkeit (mindestens vierteljährlich) **sowie Bestimmungen über die regelmäßige Konsultation von Vertretern der Nutzer von Güter- und Personenverkehrsdiensten (mindestens jährlich)** enthält. Dem Infrastrukturbetreiber, dem Mitgliedstaat, der betreffenden Regulierungsstelle und der Kommission wird jährlich ein Bericht über die Beratungen des Koordinierungsausschusses vorgelegt, in dem die jeweiligen Standpunkte der Ausschussmitglieder festgehalten werden.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7d – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Der Infrastrukturbetreiber benennt aus seinen Reihen einen Vertreter, der für die Beziehungen zu den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zuständig ist. Dieser Vertreter muss in der Lage sein, Anfragen einer lokalen oder regionalen Gebietskörperschaft binnen fünf Tagen im Namen des Infrastrukturbetreibers zu beantworten.

Begründung

Die Stärkung der Zuständigkeiten der Infrastrukturbetreiber muss mit mehr Verantwortung für sie auf internationaler Ebene durch das Netz der Infrastrukturbetreiber, aber auch auf lokaler Ebene einhergehen. Als eine Art zentrale Anlaufstelle muss der Ansprechpartner für die lokalen oder regionalen Gebietskörperschaften in der Lage sein, deren Anfragen schnell zu beantworten.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7e – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten ***sorgen dafür***, dass die Infrastrukturbetreiber in einem Netzwerk für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Union mitwirken und zusammenarbeiten, um insbesondere die zeitnahe und effiziente Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich der Kernnetzkorridore, der Güterverkehrskorridore im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und des in

1. Die Mitgliedstaaten ***verlangen innerhalb von zwei Jahren nach Umsetzung dieser Richtlinie***, dass die Infrastrukturbetreiber, in einem Netzwerk für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Union mitwirken und zusammenarbeiten, um insbesondere die zeitnahe und effiziente Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich der Kernnetzkorridore, der Güterverkehrskorridore im Sinne der

dem Beschluss 2012/88/EU aufgestellten Bereitstellungsplans für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), sicherzustellen.

Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und des in dem Beschluss 2012/88/EU aufgestellten Bereitstellungsplans für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), **sowie die Effizienz der regionalen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr** sicherzustellen.

Begründung

Das Netzwerk europäischer Infrastrukturbetreiber bietet die Möglichkeit, Probleme beim grenzüberschreitenden Verkehrsbetrieb auf der richtigen Ebene anzugehen. Die lokalen Gebietskörperschaften müssen dabei einbezogen werden.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7e – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

*Die Kommission kann **Maßnahmen zur Festlegung der gemeinsamen Grundsätze und Vorgehensweisen des Netzwerks – vor allem zur Sicherstellung der Kohärenz des Benchmarking – und der Verfahren für die Zusammenarbeit innerhalb des Netzwerks beschließen. Diese Maßnahmen werden im Wege eines Durchführungsrechtsakts nach dem Verfahren in Artikel 62 Absatz 3 erlassen.***

Geänderter Text

Die Kommission kann **gegebenenfalls Legislativvorschläge im Hinblick auf die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den zum Netzwerk gehörenden Infrastrukturbetreibern ausarbeiten.**

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6 – Buchstabe a

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 11 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten können das in Artikel 10 Absatz 2 genannte Recht auf Zugang zu Personenverkehrsdiensten zwischen einem Ursprungsort und einem Zielort einschränken, wenn dieselbe Strecke oder eine Alternativstrecke Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist, sofern die Ausübung dieses Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht des/der betreffenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags bzw. Dienstleistungsaufträge gefährden würde.

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten können das in Artikel 10 Absatz 2 genannte Recht auf Zugang zu Personenverkehrsdiensten zwischen einem Ursprungsort und einem Zielort einschränken, wenn dieselbe Strecke oder eine Alternativstrecke Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist, sofern die Ausübung dieses Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht des/der betreffenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags bzw. Dienstleistungsaufträge gefährden **oder die Dienstleistungsqualität verschlechtern** würde.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6 – Buchstabe b

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 11 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Die Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, wird von der/den in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle(n) anhand einer objektiven wirtschaftlichen Analyse auf der Grundlage vorab festgelegter Kriterien beurteilt. Die Beurteilung erfolgt, nachdem einer oder mehrere der nachstehend aufgeführten Beteiligten innerhalb **eines Monats** nach der gemäß Artikel 38 Absatz 4 erfolgten Unterrichtung über den geplanten Personenverkehrsdienst einen entsprechenden Antrag gestellt haben:

Geänderter Text

Die Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, wird von der/den in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle(n) anhand einer objektiven wirtschaftlichen Analyse auf der Grundlage vorab festgelegter Kriterien **und unter Berücksichtigung der kumulierten Wirkung der Dienstleistungen, die im Rahmen des freien Zugangs erbracht werden**, beurteilt. Die Beurteilung erfolgt, nachdem einer oder mehrere der nachstehend aufgeführten Beteiligten innerhalb **von zwei Monaten** nach der gemäß Artikel 38 Absatz 4 erfolgten Unterrichtung über den geplanten Personenverkehrsdienst einen

entsprechenden Antrag gestellt haben:

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 13a – Artikel 1

Vorschlag der Kommission

1. Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und der Richtlinie 2010/40/EU **können** die Mitgliedstaaten inländische Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen **verpflichten**, sich an einem gemeinsamen Informations- und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen zu beteiligen, oder beschließen, zuständige Behörden zu ermächtigen, ein solches System einzurichten. **Wird ein solches System eingerichtet**, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass es nicht zu Marktverzerrungen oder Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führt und von einer öffentlichen oder privaten juristischen Person oder einer Vereinigung aller Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste erbringen, verwaltet wird.

Geänderter Text

1. Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und der Richtlinie 2010/40/EU **verpflichten** die Mitgliedstaaten inländische Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen, sich an einem gemeinsamen Informations- und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen zu beteiligen, oder beschließen, zuständige Behörden zu ermächtigen, ein solches System einzurichten. **Bei der Errichtung eines solchen Systems** stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass es nicht zu Marktverzerrungen oder Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führt und von einer öffentlichen oder privaten juristischen Person oder einer Vereinigung aller Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste erbringen, verwaltet wird. **Vertreter der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sind Bestandteil dieser juristischen Person oder Vereinigung und sind in vollem Umfang an ihren Entscheidungen beteiligt.**

Begründung

Die Regionen berichten häufig von Problemen mit Fahrscheinsystemen in den von etablierten Bahnunternehmen betriebenen Bahnhöfen. Ziel der Regionen ist es, das Fahrscheinsystem auf einem wettbewerbsorientierten Markt zu harmonisieren. Die Pflicht, an einem nationalen Informationssystem mitzuwirken, kann zur Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs beitragen. In diesem Zusammenhang müssen die lokalen Gebietskörperschaften an

den Verwaltungsgremien dieses Systems beteiligt werden.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 8

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 38 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Beabsichtigt ein Antragsteller, Fahrwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen Personenverkehrsdienst zu betreiben, so unterrichtet er die betreffenden Infrastrukturbetreiber und Regulierungsstellen darüber mindestens **18** Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans, auf den sich der Antrag auf Fahrwegkapazität bezieht. Damit die zuständigen Regulierungsstellen die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge bewerten können, sorgen die Regulierungsstellen dafür, dass die zuständigen Behörden, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelte Schienenverkehrsdienste auf dieser Strecke vergeben haben, und andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Artikel 11 befugt sind, sowie die Eisenbahnunternehmen, die auf der Strecke dieses Personenverkehrsdienstes den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllen, darüber unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Tagen, unterrichtet werden.

Geänderter Text

4. Beabsichtigt ein Antragsteller, Fahrwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen Personenverkehrsdienst zu betreiben, so unterrichtet er die betreffenden Infrastrukturbetreiber und Regulierungsstellen darüber mindestens **12** Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans, auf den sich der Antrag auf Fahrwegkapazität bezieht. Damit die zuständigen Regulierungsstellen die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge bewerten können, sorgen die Regulierungsstellen dafür, dass die zuständigen Behörden, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelte Schienenverkehrsdienste auf dieser Strecke vergeben haben, und andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Artikel 11 befugt sind, sowie die Eisenbahnunternehmen, die auf der Strecke dieses Personenverkehrsdienstes den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllen, darüber unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Tagen, unterrichtet werden.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 8 a (neu)

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 56 – Absatz 1– Buchstabe h und i (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8a. In Artikel 56 Absatz 1 werden die folgenden Buchstaben mit folgendem Wortlaut angefügt:

‘(h) planmäßige Instandhaltungsarbeiten;

(i) außerplanmäßige Instandhaltungsarbeiten;‘

VERFAHREN

Titel	Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 7.2.2013
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	REGI 7.2.2013
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Joachim Zeller 19.2.2013
Datum der Annahme	14.10.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 29 –: 0 0: 3
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Edvard Kožušník, Ivana Maletić