



Europäischer Wirtschafts-  
und Sozialausschuss

**TEN/727**

**Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum**

## **STELLUNGNAHME**

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

**Der einheitliche europäische Eisenbahnraum**

(Sondierungsstellungnahme auf Ersuchen des portugiesischen Ratsvorsitzes)

Berichterstatter: **Stefan BACK**

Befassung	Schreiben des portugiesischen EU-Ratsvorsitzes, 26/10/2020
Rechtsgrundlage	Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	09/03/2021
Verabschiedung im Plenum	24/03/2021
Plenartagung Nr.	559
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	148/68/10

## 1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Zu den Fragen des portugiesischen Ratsvorsitzes

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) ist der Ansicht, dass zwar in dreißig Jahren Liberalisierung im Bereich der Marktöffnung und der technischen Harmonisierung viel geschehen ist, dass aber auf politischer Ebene, bei der Regulierung und im Hinblick auf ein Umdenken noch viel zu tun bleibt. Bei den Maßnahmen muss der Entwicklung, Anpassung und effizienten Umsetzung der Sozialgesetzgebung mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden. Sie müssen geeignet sein, den in der Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität vorgesehenen höheren Marktanteil zu erreichen und die ökologische und soziale Nachhaltigkeit zu verbessern.
- 1.2 Es sind Maßnahmen zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs erforderlich, indem die Notwendigkeit von Grenzkontrollen verringert und administrative Probleme und Verzögerungen an Grenzübergängen beseitigt werden.
- 1.3 Die verkehrsplanerischen Prioritäten, die Kapazitätsplanung und die Information müssen verbessert werden, um sowohl eine größere Flexibilität als auch eine bessere Kapazitätsplanung nicht nur in Bezug auf die Schieneninfrastruktur, sondern auch beispielsweise im Hinblick auf Terminals zu erreichen, um multimodale Verkehrsströme zu optimieren.
- 1.4 Es muss in die Infrastruktur, aber auch in die Digitalisierung und Modernisierung des rollenden Materials investiert werden, z. B. durch den Einsatz des digitalen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS und durch automatische Kupplungen, aber auch durch Investitionen in einen gerechten Übergang und in die Qualifikationsentwicklung, damit der Verkehr reibungsloser vonstatten geht, die Ressourcen besser genutzt werden und Beschäftigung gesichert wird.
- 1.5 Zur Förderung des Schienengüterverkehrs empfiehlt der EWSA zusätzliche Maßnahmen, z. B. Kooperation zwischen Unternehmen und Verkehrsträgern, damit sich ökologische und soziale Nachhaltigkeit und Effizienz besser erreichen lassen, einen Neuanlauf für ein europäisches Einzelwagensystem, die Anbindung strategischer Infrastruktur (z. B. Häfen) an Bahnlösungen, Investitionen in Industriegleise und die Einbeziehung großer Logistikunternehmen in eine Neuausrichtung ihrer Verkehrsströme in Bezug auf die Verkehrsträger zwecks Sicherstellung eines ökologisch und sozial vorbildlichen Verhaltens aller Verkehrsträger.
- 1.6 Der EWSA empfiehlt in Bezug auf die Staatsverschuldung, dass öffentliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auch nach der COVID-19-Krise im Rahmen der Maastricht-Kriterien nicht zu berücksichtigen sind. Es sollte mehr zur Förderung von Investitionen im Eisenbahnsektor getan werden, um einen sozial und ökologisch nachhaltigen Verkehr zu fördern.
- 1.7 Der Ausbau der Infrastruktur, einschließlich der rechtzeitigen Umsetzung der TEN-V-Kernnetzkorridore und der Güterverkehrskorridore, ist von entscheidender Bedeutung, sodass eine hohe Priorität bei ihrer Finanzierung und Planung gerechtfertigt ist. Für den weiteren

Ausbau des Schienennetzes in der EU nach 2030 ist es von besonderer Bedeutung, die Entwicklung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes voranzutreiben, das alle Hauptstädte und größeren Städte der EU miteinander verbindet.

- 1.8 Der EWSA unterstreicht, dass qualifizierte und motivierte Arbeitskräfte und gute Arbeitsbedingungen für die erfolgreiche Entwicklung des Schienenverkehrs von entscheidender Bedeutung sind. Daher ist eine angemessene Sozialgesetzgebung wichtig, auch in Bezug auf die Entsendung von Eisenbahnpersonal. Der EWSA unterstreicht in diesem Zusammenhang die Bedeutung eines gut funktionierenden sozialen Dialogs.
- 1.9 Die Erfahrungen aus der COVID-19-Krise müssen genutzt werden, um ein widerstandsfähigeres und effektiveres Eisenbahnsystem zu entwickeln. Die Resilienzplanung muss in enger Abstimmung mit den Sozialpartnern durchgeführt werden.
- 1.10 Der ursprünglich vorgesehene Status des Infrastrukturbetreibers hat an und für sich zweifellos zu einer unabhängigen, gerechten und diskriminierungsfreien Zuteilung der Fahrwegkapazitäten beigetragen und das Vertrauen der Betreiber in eine faire Behandlung gestärkt. Die nachfolgenden Änderungen des Rechtsrahmens in der Richtlinie 2012/34/EG sehen jedoch mehr Wahlmöglichkeiten hinsichtlich des Organisationsmodells vor, wobei der Schwerpunkt auf der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers bei den sogenannten wesentlichen Funktionen (Slot-Zuweisung, Festsetzung und Einzug der Fahrwegentgelte) und der Transparenz durch eine getrennte Rechnungsführung liegt. Die derzeitigen Bestimmungen reichen völlig aus, um die für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts erforderliche Unabhängigkeit und Transparenz zu gewährleisten.
- 1.11 Der EWSA betont, dass integrierte Bahnsysteme eine gerechte Zuweisung genauso garantieren können wie nichtintegrierte Systeme. Der EWSA weist darauf hin, dass sich viele der großen und erfolgreichen Eisenbahnländer Europas für integrierte Bahnunternehmen entschieden haben, um Synergien, eine bessere Koordinierung, Flexibilität und einen internen Arbeitsmarkt zur Beschäftigungssicherung zu gewährleisten.
- 1.12 Der Koordinierungsmechanismus zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sowie das Europäische Netz der Eisenbahninfrastrukturbetreiber sind wesentliche Elemente, um auf dem Weg zu höherer Effizienz voranzukommen.

#### Weitere Schlussfolgerungen

- 1.13 Infrastrukturbetreiber müssen sich stärker Engpässen, städtischen Gebieten, grenzüberschreitenden Verbindungen und grenzüberschreitenden Verkehrsströmen zuwenden und enger zusammenarbeiten.
- 1.14 Die Möglichkeit eines koordinierten Verkehrs- und Ressourcenmanagements auf Korridor- oder EU-Ebene ist interessant und sollte näher geprüft werden, zum Beispiel bei der Umsetzung von Schienengüterverkehrskorridoren oder als Teil der TEN-V-Kernnetzkorridore.

- 1.15 Der EWSA wirft die Frage auf, ob die Bahn einen Sinneswandel und einen Ansatz benötigt, der sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr viel stärker auf Kundenorientierung ausgerichtet ist. Das Europäische Jahr der Schiene 2021 wäre eine gute Gelegenheit, dieses Umdenken zu fördern, eine reibungslosere Zusammenarbeit zwischen Betreibern und Kunden zu entwickeln und die Möglichkeiten der Digitalisierung optimal zu nutzen.
- 1.16 Der EWSA stellt fest, dass sich Projekte aufgrund von COVID-19 verzögert haben oder blockiert sind. Jetzt kommt es darauf an, die verlorene Zeit wieder aufzuholen.
- 1.17 Natürlich müssen die derzeitigen Erfordernisse für politische Maßnahmen und Verbesserungen am Eisenbahnsystem berücksichtigt werden, damit die Ziele in Bezug auf den Anteil der einzelnen Verkehrsträger erreicht werden und die Schiene ihren vollen Beitrag zu einem wettbewerbsfähigen nachhaltigen, multimodalen Verkehrssystem in Europa leisten kann. Die Branche wird auch während ihrer Erholung von der COVID-19-Krise staatliche Beihilfen benötigen, und staatliche Beihilfen für die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sind nach wie vor wichtig, um grundlegende Dienstleistungen auch nach der COVID-19-Krise zu gewährleisten.
- 1.18 Die COVID-19-Krise hat sich nachteilig auf alle Arten des Schienenpersonenverkehrs, insbesondere auf internationalen Strecken, ausgewirkt. Angesichts der Besonderheiten des Eisenbahnsektors, seiner Einnahmeverluste im Jahr 2020 in Höhe von 26 Milliarden Euro, der Verluste im Jahr 2021 sowie der erwarteten langsamen Erholung ist eine angemessene und flexible finanzielle Unterstützung für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber erforderlich. Diese muss wirksam eingesetzt werden, um die Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts und die Wettbewerbsfähigkeit der Branche gegenüber anderen Verkehrsträgern zu unterstützen.
- 1.19 Öffentliche Dienstleistungsaufträge sind grundlegend für die Gewährleistung zugänglicher, erschwinglicher und inklusiver Personenverkehrsdienste für alle. Der EWSA betrachtet die Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge als eine der wirksamsten und effizientesten Maßnahmen zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs.
- 1.20 Das Europäische Jahr der Schiene 2021 bietet eine ausgezeichnete Gelegenheit für eine Bestandsaufnahme der bisherigen Entwicklungen und die Festlegung von Zielen für die Zukunft. Der EWSA fordert deshalb eine unvoreingenommene Analyse der EU-Eisenbahnpolitik und ihrer Ergebnisse. Diese sollte dem in Ziffer 7.2 dargelegten Zweck dienen und den Zielen der Verkehrspolitik nach Artikel 90 und 91 AEUV entsprechen, wobei dem Recht auf angemessene öffentliche Dienstleistungen im Fall eines Marktversagens gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie Artikel 14 des Protokolls Nr. 26 AEUV und Artikel 36 der Charta der Grundrechte gebührend Rechnung zu tragen ist.

## **2. Allgemeine Bemerkungen – Fragen des portugiesischen Ratsvorsitzes**

- 2.1 Der Ratsvorsitz hat darum gebeten, dass der Schwerpunkt der Stellungnahme auf den folgenden drei Fragen liegt:

- 2.2 Welche Lehren lassen sich aus den Versuchen der letzten dreißig Jahre ziehen, den Eisenbahnsektor in den EU-Ländern (und Großbritannien) zu liberalisieren?
- 2.3 Hat die Entflechtung des Eisenbahnsystems dessen Leistungsfähigkeit im Großen und Ganzen verbessert oder beeinträchtigt?
- 2.4 Sollte die Entflechtung der Infrastrukturbetreiber von den Eisenbahnverkehrsunternehmen nach einem Einheitsmodell erfolgen oder sollten verschiedenartige Ansätze unterstützt werden?

### 3. **Der einheitliche europäische Eisenbahnraum**

- 3.1 Der einheitliche europäische Eisenbahnraum wurde 1996 im Weißbuch „Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft“ umrissen. Er wurde mit vier Legislativpaketen umgesetzt, die 2001, 2004, 2007 und 2016 angenommen wurden. Im Jahr 2001 betrug der Verkehrsträgeranteil des Schienengüterverkehrs (Landverkehr) 17,5 %, 2006 17,0 % und 2018 17,9 %. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs entwickelte sich wie folgt: 2007 6,6 %, 2010 6,6 % und 2018 6,9 % (alle Personenbeförderungsarten). Nur Landverkehr: im Jahr 2007 6,9 %, 2011 7,0 % und 2018 7,9 %.<sup>1</sup> Trotz desselben Rechtsrahmens waren die Entwicklungen in den Mitgliedstaaten unterschiedlich.
- 3.2 Unterm Strich bewirkten die Pakete die Öffnung der nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehrsmärkte und förderten die technische Harmonisierung, auch bei den Anforderungen an die Infrastruktur und das rollende Material einschließlich des gemeinsamen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS), das in erster Linie im TEN-V-Netz eingesetzt werden soll.
- 3.3 Der Rahmen gewährleistet die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber bei wesentlichen Funktionen wie der Zuweisung von Zeiträumen („Slots“) und enthält Bestimmungen über getrennte Konten für den Infrastrukturbetreiber.
- 3.4 Der Rechtsrahmen umfasst auch die Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung der Kompetenzen und der medizinischen Tauglichkeit von Triebfahrzeugführern einschließlich ihrer Sprachkenntnisse im internationalen Verkehr sowie die Richtlinie 2005/47/EG über die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr, die beide auf Vereinbarungen der europäischen Sozialpartner gemäß Artikel 155 AEUV beruhen.
- 3.5 Der Rahmen sieht auch einen Koordinierungsmechanismus auf nationaler Ebene zwischen Infrastrukturbetreibern und Verkehrsunternehmen in Bezug auf Vorgaben für Infrastrukturinstandhaltung und Kapazitätsleistung, Intermodalität und Interoperabilität, Zugang zur Infrastruktur und deren Nutzung sowie Intramodalität und Dienstqualität vor. Ein europäisches Netz der Eisenbahninfrastrukturbetreiber soll die Zusammenarbeit und den Meinungsaustausch gewährleisten.

---

<sup>1</sup> Aus verschiedenen „Statistical Pocket Books“ der EU.

3.6 Die Vorschriften für den Personenverkehr enthalten Bestimmungen über öffentliche Dienstleistungsaufträge und die Vergabe öffentlicher Aufträge sowie die Möglichkeit, allgemeine Regeln für die Preisgestaltung und das Leistungsniveau zu erlassen. Der öffentliche Personenverkehr wird durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (PSO-Verordnung, geändert durch die Verordnung (EU) 2016/2338) geregelt, der zufolge die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch die zuständigen Behörden nach den in der Verordnung festgelegten Regeln zu erfolgen hat. Dazu gehören auch die Befugnisse der zuständigen Behörden und der Mitgliedstaaten zur Festlegung von sozialen Kriterien, Sozialstandards und Vorschriften für die Übernahme von Personal im Falle eines Betreiberwechsels.

#### 4. **Derzeitiger Stand der Umsetzung – verbleibende Probleme nach 30 Jahren**

4.1 Die seit nunmehr fast drei Jahrzehnten andauernden Bemühungen zur Öffnung der internationalen und nationalen Güter- und Personenschienenverkehrsmärkte der EU und zur Angleichung verschiedener technischer Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen, durch die ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum geschaffen werden soll, haben nicht vollumfänglich zu den gewünschten Ergebnissen geführt.

4.2 Außerdem ist mit Blick auf den internationalen Schienenpersonenverkehr und die Erhöhung der Kapazität dieses Marktsegments daran zu erinnern, dass mit der EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität bis 2050 ein voll betriebsbereites multimodales transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) für einen nachhaltigen und intelligenten Verkehr mit Hochgeschwindigkeitsverbindungen angestrebt wird. Ein solches Verkehrsnetz sollte in der Lage sein, größere Städte in der EU mit nachhaltigen schienengestützten Diensten zu verbinden, die nach und nach zumindest teilweise intrakontinentale Flugverbindungen ersetzen können.

4.3 Trotz der vollständigen Marktöffnung, der Maßnahmen zur Gewährleistung eines ungehinderten und diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur, harmonisierter technischer Bestimmungen und Verwaltungsvereinfachungen weist die Bahn nach wie vor erhebliche Schwächen in Bezug auf ihre Fähigkeit auf, ihren Marktanteil sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu erhöhen. Einige Punkte wurden in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen von 2020 zu der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (im Folgenden „die Arbeitsunterlage“) zusammen mit einer Reihe von Vorschlägen behandelt.<sup>2</sup> Ähnliche Aussagen finden sich für den Frachtbereich in dem 2016 vorgelegten Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs „Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs“.

4.4 Der EWSA ist der Auffassung, dass eine Analyse, die sich auf die Umsetzung des EU-Rechtsrahmens und die Messung des Grades der Marktöffnung beschränkt, nicht ausreicht, um die Mängel des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums umfassend zu ermitteln und zu verstehen. Der EWSA fordert deshalb eine breite und umfassende Analyse der Erfolgsfaktoren

---

<sup>2</sup> [SWD\(2020\) 331 final](#).

und der Probleme sowie eine Bewertung des derzeitigen Rahmens, einschließlich seiner Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, unter Berücksichtigung der Verpflichtung gemäß Artikel 90 und 91 AEUV, einen Binnenmarkt mit harmonisierten Vorschriften für den grenzüberschreitenden Verkehr zu schaffen und die Bedingungen für die Kabotage festzulegen, sowie von Artikel 14 AEUV über Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse unter gebührender Berücksichtigung der Binnenmarktgrundsätze und des Wettbewerbsrechts in Bezug auf den Schienenverkehr gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, wobei auch der Rolle der Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht gemäß dem Protokoll Nr. 26 AEUV und Artikel 36 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union Rechnung zu tragen ist.

- 4.5 Die Marktöffnung war nicht überall in gleichem Maße erfolgreich. Immerhin gibt es eine Reihe positiver Ergebnisse. So haben Österreich, Deutschland und Schweden trotz des allgemeinen EU-weiten Rückgangs bessere Ergebnisse beim Anteil und Volumen der auf der Schiene beförderten Güter erzielt.<sup>3</sup>
- 4.6 Die staatseigene österreichische Eisenbahngesellschaft ÖBB hat erfolgreich ein Netz internationaler Nachtzugverbindungen aufgebaut, während ihr Marktanteil im Inland im Jahr 2018 von 88,4 auf 86,5 % zurückging. Von dem 2019 erzielten Gesamtumsatz von 2,2 Milliarden Euro im Personenverkehr stehen rund 1,4 Milliarden Euro im Zusammenhang mit Gemeinwohlverpflichtungen.<sup>4</sup>
- 4.7 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind von grundlegender Bedeutung für die Gewährleistung zugänglicher, erschwinglicher und inklusiver Personenverkehrsdienste für die Bürger. Für eigenwirtschaftliche Personenverkehrsdienste, häufig im Fernverkehr, ist ein offener Marktzugang gegeben. Der Fern- und der Regionalverkehr lassen sich jedoch nicht voneinander trennen. Jeder Fernreisezug erfüllt auch einen regionalen Zweck für die Fahrgäste, insbesondere wenn er in Vorstadtgebieten hält. Regionalbahnen sorgen für die erforderlichen Fahrgastzahlen und sind Zubringer für die Hauptstrecken. Außerdem entlasten sie die Infrastruktur auf den großen Hauptlinien und sorgen für die Verteilung in dem Gebiet.

In den Mitgliedstaaten werden derzeit weitere Initiativen ergriffen, um wichtige Verbindungen mit neuen Zugverbindungen einschließlich Nachtzügen zu schaffen, wobei etablierte Eisenbahnunternehmen bei diesen Entwicklungen vorangehen. Solche Pläne wurden bereits z. B. von Deutschland (TEE 2.0), den Niederlanden und Schweden angekündigt. Der EWSA ist der Auffassung, dass diese Initiativen die Komplexität des Bahnsystems veranschaulichen und dass der – seit 2010 im grenzüberschreitenden Personenverkehr bestehende – freie Marktzugang nicht das richtige Instrument zur Förderung des (internationalen) Personenfernverkehrs ist. Nötig sind politischer Wille und politische Entscheidungen über die Priorisierung umweltfreundlicher und inklusiver Lösungen, gepaart mit den notwendigen Investitionen und einer Entscheidungsfindung im Sinne der Good Governance.

---

<sup>3</sup> Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs von 2016 „Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs“, Ziffern 23–27.

<sup>4</sup> Geschäftsbericht 2019 der ÖBB-Holding AG, S. 61 und 65-66.

- 4.8 Der EWSA betrachtet die Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge als eine der wirksamsten und effizientesten Maßnahmen zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs. Sie ist das Rückgrat der Bahnsysteme z. B. in Österreich und der Schweiz, den Spitzenreitern in Bezug auf den Marktanteil. Darüber hinaus stellt der EWSA fest, dass es keine Korrelation zwischen dem Grad der Marktöffnung und der Kundenzufriedenheit oder den Fahrscheinpreisen gibt.
- 4.9 Allerdings gibt es der genannten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zufolge nach wie vor eine Reihe von Problemen im Zusammenhang mit der Öffnung des Marktzugangs und der Schaffung attraktiver Bahnverbindungen. Dies sind insbesondere:
- 4.9.1 Bereitstellung geeigneter Informationen, damit die Betreiber in Ausschreibungsverfahren angemessene Angebote einreichen können. Bisher ist dies trotz der Änderungen im vierten Eisenbahnpaket von 2016, mit denen sichergestellt werden soll, dass die Bieter über angemessene Informationen verfügen, nicht der Fall.
- 4.9.2 Der Zugang zum rollenden Material ist für neue Marktteilnehmer nach wie vor eine große Hürde. Die Verfügbarkeit von rollendem Material mit EU-weit gültiger Zertifizierung ist nach wie vor vergleichsweise schlecht, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.
- 4.9.3 Die zuständigen Behörden können gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße Maßnahmen in Bezug auf den Zugang zu rollendem Material zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Personenbeförderungspflichten ergreifen, wenn sie dies für notwendig erachten.
- 4.9.4 Bei der Ausstellung durchgehender oder Verbundfahrausweise im Bahnverkehr gibt es nach wie vor Probleme, insbesondere in Bezug auf aktuelle Informationen über Fahrpreise, Reservierungen und Verkehr.
- 4.10 Trotz der Bestimmungen des vierten Eisenbahnpakets, nach denen die Betreiber von der Europäischen Eisenbahnagentur eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung für den Betrieb in der gesamten EU erhalten können, gibt es weiterhin eine Reihe nicht angeglicher Vorschriften, was die Komplexität und die Kosten des grenzüberschreitenden Betriebs erhöht und insbesondere beim Grenzübergang Verzögerungen verursacht. Die Angleichung dieser Vorschriften ist daher sicherlich eine wichtige Aufgabe für die Zukunft und eine Voraussetzung für künftige gemeinsame digitale und Automatisierungslösungen.
- 4.11 Der EWSA betont, dass die technische Harmonisierung und die Modernisierung der Infrastruktur Schlüsselfaktoren für die Verwirklichung eines gut funktionierenden, einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sind. Investitionen in die Modernisierung der Infrastruktur und des rollenden Materials sind sehr kostspielig. So wurden denn auch Innovationen im Schienenverkehr wie Hochgeschwindigkeitslinien von staatseigenen Unternehmen mit öffentlicher Unterstützung bewerkstelligt. Für Forschung und Innovation gibt es spezielle Vorschriften für staatliche Beihilfen.

- 4.12 Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass die Kommission zusammen mit dem Eisenbahnsektor und den Mitgliedstaaten offenbar an der Erleichterung des Grenzübertritts in den Korridoren für den Schienengüterverkehr arbeitet. Der EWSA hält es für wichtig, dass die Kommission eine umfassende Bestandsaufnahme der bestehenden Hindernisse vornimmt, einschließlich verschiedener Probleme, die mit der Einstellung zu tun haben, und Lösungen dafür vorschlägt. In diesem Zusammenhang dringt der EWSA auf die Einbeziehung der Sozialpartner in die vorbereitenden Arbeiten der Kommission.
- 4.13 Im Schienengüterverkehr gibt es eine Reihe spezieller Fragen. In der Arbeitsunterlage werden folgende Anmerkungen und Anregungen vorgebracht.
- 4.13.1 Der Frachtmarkt hat sich verändert. Bei immer mehr Gütern, die sowohl Flexibilität als auch ein höheres Maß an Zuverlässigkeit in komplexen und hochpreisigen Lieferketten erfordern, hat der Schienenverkehr aufgrund seiner mangelnden Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Vorhersagbarkeit und Flexibilität häufig einen Wettbewerbsnachteil. So ergaben sich im ersten Quartal 2018 bei über 50 % der Züge im Alpen-Korridor Verspätungen von mehr als drei Stunden.
- 4.13.2 Verkehrsinformationen etwa über den Standort der Züge und die voraussichtliche Ankunftszeit sind spärlich. Hinzu kommt, dass das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement in der Regel nicht zwischen Bahninfrastruktur und Einrichtungen wie z. B. Terminals aufeinander abgestimmt wird. Dies steht einer Optimierung des Ressourcenmanagements entgegen.
- 4.13.3 Das Fehlen moderner automatischer Kupplungssysteme in der EU, wie sie in vielen Teilen der Welt in großem Umfang eingesetzt werden, beeinträchtigt den Einzelwagenverkehr.
- 4.13.4 Der Güterverkehr hat bei der Kapazitätsplanung nur eine geringe Priorität, sowohl im Auslandsverkehr als auch im nationalen Rahmen.
- 4.13.5 Die langfristige Kapazitäts- und Fahrplanplanung ist ein Erschwernis für marktorientierte Geschäftsmodelle und macht es der Bahn unmöglich, auf kurzfristige Kundenwünsche einzugehen. Der dem Inlandsverkehr eingeräumte Vorrang und die mangelnde Koordinierung der grenzübergreifenden Planung führen zu weiteren Problemen im grenzüberschreitenden Güterverkehr.
- 4.13.6 Die geringe Rentabilität führt zu weniger Investitionen, außerdem werden Infrastrukturinvestitionen nicht gut über Grenzen hinweg koordiniert, nicht einmal in wichtigen Korridoren.
- 4.13.7 Es ist zu hoffen, dass bei der laufenden Bewertung der Verordnung zur Schaffung europäischer Güterverkehrskorridore<sup>5</sup> zumindest ein Teil der Koordinierungs- und Planungsprobleme im grenzübergreifenden Güterverkehr angegangen wird.

---

<sup>5</sup> [ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.](#)

- 4.14 Offenbar müssen die Entscheidungsverfahren in Fragen der Bahnkapazität generell so verändert werden, dass die Betreiber ihre Dienste entsprechend den Bedürfnissen ihrer Kunden mit angemessener Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Flexibilität erbringen können. Dies erfordert unter anderem eine Gesamtbetrachtung des Kapazitätsmanagements unter Berücksichtigung sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs, die eine bessere Kapazitätsauslastung ermöglichen würde.
- 4.15 In Bezug auf den Schienengüterverkehr finden sich ähnliche Feststellungen, wie sie die Kommission in ihrem Arbeitspapier trifft, auch in dem bereits erwähnten Sonderbericht des Rechnungshofs über den Schienengüterverkehr.

Der Sonderbericht enthält eine Reihe von Empfehlungen zur Verbesserung der Funktionsweise des Schienengüterverkehrsmarkts, einschließlich einer besseren Überwachung zur Bekämpfung wettbewerbswidrigen Verhaltens etablierter Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber, eines verbesserten Verkehrsmanagements in Schienengüterverkehrskorridoren, der Leistungsüberwachung und einer gezielteren Ausrichtung auf den Infrastrukturbedarf.

- 4.16 In dem Sonderbericht des Rechnungshofs wird auch die Frage der Triebfahrzeugführer angesprochen. Dabei geht es um die sprachlichen Anforderungen gemäß der Richtlinie 2007/59 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern. Es wird vorgeschlagen, die in Anhang VI Ziffer 8 festgelegten sprachlichen Anforderungen durch Anforderungen an die Kenntnis einer einzigen Betriebssprache zu ersetzen, die im internationalen Eisenbahnverkehr zu verwenden wäre.
- 4.17 Der Sonderbericht kommt zu dem Schluss, dass die ermittelten strategischen und regulatorischen Probleme solcher Art sind, dass, wenn sie nicht angegangen werden, zusätzliche Finanzmittel nicht ausreichen, um die aufgezeigten Schwierigkeiten zu beheben.
- 4.18 Ferner sollte auf die Ministererklärung zu Schienengüterverkehrskorridoren vom 21. September 2020 hingewiesen werden. Darin wird hervorgehoben, wie wichtig die Digitalisierung und die zeitnahe Umsetzung der TEN-V-Kernnetzkorridore und die Einführung des ERTMS sind.
- 4.19 Es herrscht offenbar allgemeines Einvernehmen darüber, wie wichtig qualifiziertes Eisenbahnpersonal mit guten Arbeitsbedingungen ist. Dies erfordert Maßnahmen zur Verhinderung von Sozialdumping im Eisenbahnsektor, das sich mit der laufenden Marktöffnung wie in den anderen Verkehrssektoren in der EU ausbreitet. Bestehende Regelungen – wie die Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern – werden der Situation des Bahnpersonals nicht immer angemessen gerecht, da sie die besonderen Anforderungen der hochmobilen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer z. B. in den Eisenbahnen nicht berücksichtigen. Dies erschwert auch die Überwachung. Der EWSA ist daher der Auffassung, dass wie im Straßenverkehr besondere Vorschriften für Beschäftigte im Eisenbahnverkehr erforderlich sein könnten.
- 4.20 Der EWSA nimmt in diesem Zusammenhang auch die von den Sozialpartnern im Bahnsektor gemeldeten Mängel in Bezug auf Sozial- und Rechtsvorschriften für den Bahnsektor sowie deren Um- und Durchsetzung zur Kenntnis, die zum Beispiel die Anwendung der

Sozialklauseln der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (PSO-Verordnung) und die Anwendung, Überwachung und Durchsetzung der Richtlinie 2005/47/EG über die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im grenzüberschreitenden Verkehr betreffen.

- 4.21 Der EWSA schließt sich nachdrücklich dem allgemeinen Einvernehmen über die Bedeutung qualifizierten Eisenbahnpersonals mit guten Arbeitsbedingungen an. Er nimmt die Vereinbarung von 2004 über Fahr- und Ruhezeiten des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr zur Kenntnis, die im Januar 2004 im Rahmen des sozialen Dialogs zwischen den Sozialpartnern geschlossen und durch die Richtlinie 2005/47/EG umgesetzt wurde.
- 4.22 Der EWSA stellt fest, dass die Sozialpartner vereinbart haben, im Rahmen des sozialen Dialogs weiterhin auf eine bessere Überwachung der Umsetzung der Vereinbarung hinzuarbeiten. In einer gemeinsamen Erklärung haben sie sich dazu bekannt, grenzüberschreitende Tätigkeiten zu fördern, einen allein auf Unterschieden bei den Arbeitsbedingungen beruhenden Wettbewerb zu vermeiden und gleiche Ausgangsbedingungen für grenzüberschreitend tätige Unternehmen zu wahren.<sup>6</sup>

In Bezug auf die Richtlinie 2005/47/EG hoben die Sozialpartner als eines der Ergebnisse des Projekts hervor, dass eine ordnungsgemäße Überwachung und Durchsetzung der Vereinbarung auf der Ebene der Mitgliedstaaten durch die Unklarheit über die zuständigen nationalen Behörden erschwert werde. Selbst wenn eine Behörde klar definiert sei – in der Regel die nationale Arbeitsaufsichtsbehörde –, fehlten ihr offenbar die notwendigen Mittel, Kapazitäten und/oder Kenntnisse über die Vereinbarung und die zu ihrer Umsetzung erlassenen Richtlinie, um ihre Aufgaben wirksam erfüllen zu können. Der EWSA sieht hier einen Handlungsbedarf für die EU.

- 4.23 Der EWSA nimmt die Erklärung der Sozialpartner zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Kenntnis, wonach „die Folgen des Wettbewerbs nicht zu Lasten der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten gehen dürfen. Zu deren Schutz sollten auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene verbindliche Sozialstandards und/oder der obligatorische Mitarbeitertransfer im Fall eines Betreiberwechsels verlangt werden“.<sup>7</sup> Dies wird in der Praxis nicht ausreichend umgesetzt und gewährleistet und erfordert ein Tätigwerden der EU. Der EWSA fordert die Kommission auf, die Umsetzung dieser Bestimmungen sorgsam zu überwachen und erforderlichenfalls Maßnahmen zu ergreifen.
- 4.24 Die Betreiber sind offenbar einhellig der Ansicht, dass der Sektor nun Zeit braucht, um das vierte Eisenbahnpaket zu verarbeiten und sich darauf einzustellen.

---

<sup>6</sup> Bewertung der Umsetzung und Anwendung der Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor; Projekt „Rail Mobile Workers“ (Mobile Beschäftigte Eisenbahn) – Gemeinsame Schlussfolgerungen der europäischen Sozialpartner im Eisenbahnsektor CER und ETF.

<sup>7</sup> <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2019/10/Joint-opinion-protection-of-staff-2013-DE.pdf>.

## **5. Die Krise infolge der COVID-19-Pandemie: ein Test der Krisenresilienz**

- 5.1 Die COVID-19-Krise war eine Belastungsprobe und eine Herausforderung für den Schienenverkehr ebenso wie für alle anderen Teile der Verkehrsbranche sowie für alle Beschäftigten im Verkehrssektor. Eine positive Lehre aus der COVID-19-Pandemie ist, dass die Schiene eine zentrale Rolle bei der sicheren und zuverlässigen Beförderung von Personen und Gütern spielt, was auch dem Einsatz des Bahnpersonals unter sehr schwierigen Umständen zu verdanken ist. Staatliche Beihilfen haben vielen Eisenbahnunternehmen in einer schwierigen Phase mit rückläufigen Volumen geholfen.
- 5.2 Einer Datenerhebung der Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER) zufolge hat die COVID-19-Krise nachteilige Auswirkungen auf alle Arten des Schienenpersonenverkehrs, insbesondere auf internationalen Strecken. Die Einnahmeverluste beliefen sich 2020 auf 26 Milliarden Euro und haben sich in den ersten Monaten des Jahres 2021 fortgesetzt. Hinzu kommt, dass die Erholung wahrscheinlich nur langsam vorankommen wird.
- 5.3 Die COVID-19-Krise hat jedoch auch zu der Einsicht geführt, dass Resilienzmaßnahmen entwickelt und die Kohärenz sowie die Koordinierung des Netzes verbessert werden müssen und die Entwicklung grenzüberschreitender Infrastrukturen höhere Priorität haben sollte.<sup>8</sup> Die Pandemie hat jedoch auch gezeigt, dass die Städte die wichtigste Rolle bei der Lösung von Verkehrsproblemen spielen. Sie dürfen nicht alleingelassen werden, die EU muss ihnen vielmehr größte Aufmerksamkeit schenken.
- 5.4 Während der Pandemie waren staatseigene Betreiber verpflichtet, den Personen- und Güterverkehr fortzusetzen und dabei einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Staatliche Beihilfen und staatliche Eingriffe haben häufig dafür gesorgt, dass das Bahnsystem nicht zusammenbrach, was für die Erbringung von Diensten der Grundversorgung unabdingbar war.

## **6. Die Fragen des Ratsvorsitzes zur Entflechtung**

- 6.1 Die beiden Fragen des Ratsvorsitzes betreffend die Entflechtung sind durch die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU (Neufassung) in Kapitel II, Abschnitte I und II sicher hinreichend beantwortet. Darin geht es um die Unabhängigkeit der Geschäftsführung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern (Abschnitt I) bzw. um die Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Erbringung von Verkehrsleistungen sowie zwischen verschiedenen Arten von Verkehrsleistungen (Abschnitt II).
- 6.2 Diese Bestimmungen lassen eine große Bandbreite bei der Wahl der Organisationsform zu, sofern die Unabhängigkeit der für den Infrastrukturbetrieb zuständigen Stelle in Bezug auf die Trassenzuweisung und die Entgelterhebung gewährleistet ist. Das Gleiche gilt für die Pflicht zur getrennten Rechnungsführung für die Bereiche Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen

---

<sup>8</sup> Siehe zum Beispiel das Gutachten für das deutsche Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Folgerungen für die zukünftige Verkehrspolitik nach den Erfahrungen und dem Umgang mit der COVID-19-Pandemie“, Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Nr. 2/Jahr 2020.

sowie Personen- und Güterverkehr und für die Transparenz bei der Ausweisung öffentlicher Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Aufgaben.

- 6.3 Die Gewährleistung der Neutralität bei Trassenzuweisung und Entgelterhebung sowie die Transparenz, die durch die Rechnungsführungsbestimmungen hergestellt wird, sind positiv zu bewerten, da sie für gleiche Wettbewerbsbedingungen und Transparenz sorgen.
- 6.4 Bemerkenswerterweise haben große Eisenbahnländer wie Deutschland, Polen, Italien und Österreich ein integriertes Bahnunternehmen behalten, während die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers im Hinblick auf die wesentlichen Funktionen wie Slot-Zuweisung sowie Festsetzung und Einzug der Fahrwegentgelte gewährleistet ist. Frankreich zum Beispiel hat Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen wieder zusammengeführt. Dort sieht man Vorteile für das Bahnsystem durch Synergienutzung, engere Zusammenarbeit, mehr Flexibilität usw. Mitzubedenken ist auch der Nutzen für das Bahnpersonal durch einen großen internen Arbeitsmarkt, insbesondere für sicherheitsrelevante Berufe mit medizinischen und psychologischen Anforderungen.
- 6.5 Die freie Wahl der Organisationsform ist allerdings positiv zu sehen. Daher darf den Mitgliedstaaten eine Entflechtung nicht aufgezwungen werden.

## 7. **Abschlussbemerkungen**

- 7.1 Aus den bisherigen Ausführungen folgt, dass der europäische Eisenbahnraum bei Weitem noch nicht vollkommen ist. Eine eingehendere Analyse der Erfolgsfaktoren sowie der Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen ist erforderlich. In den verfügbaren Analysen wurden Probleme bei der Umsetzung bestehender Rechtsvorschriften bewertet, darunter Marktzugang, Interoperabilität und technische Harmonisierung einschließlich der unvollständigen Angleichung betrieblicher und technischer Vorschriften. Sie haben aber auch Probleme in Bezug auf Kosten, mangelnde Pünktlichkeit, den Mangel an in der gesamten EU einsetzbarem rollendem Material und allgemeine Probleme mit der Anpassung an offene Märkte aufgezeigt. Die möglichen Auswirkungen der Marktöffnung auf die Arbeitsbedingungen scheinen nicht untersucht worden zu sein. Vieles könnte und sollte verbessert werden, damit das Bahnsystem besser funktioniert, wettbewerbsfähiger wird und in der Lage ist, seinen Marktanteil in der gesamten EU zu erhöhen und zu einem vollwertigen Akteur in einem effizienten, ökologisch und sozial nachhaltigen, multimodalen Verkehrs- und Mobilitätssystem zu werden, das den Menschen und der Umwelt dient.
- 7.2 Nach Ansicht des EWSA ist es nunmehr an der Zeit für eine allgemeine Bestandsaufnahme des Bahnsystems in der EU. Der EWSA fordert daher eine breit angelegte, umfassende Analyse der Erfolgsfaktoren und Probleme mit einer Bewertung des derzeitigen Rahmens, einschließlich seiner Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen. Der EWSA spricht sich für eine unvoreingenommene Analyse aus. Diese sollte der Verpflichtung nach Artikel 90 und 91 AEUV entsprechen, einen Binnenmarkt mit harmonisierten Vorschriften für den grenzüberschreitenden Verkehr zu schaffen und die Bedingungen für die Kabotage festzulegen, wobei den Bestimmungen über Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gemäß Artikel 14 AEUV in Verbindung mit dem Protokoll Nr. 26 AEUV und Artikel 36 der Charta der

Grundrechte der EU gebührend Rechnung zu tragen ist In der Analyse sollten Umweltaspekte und die im europäischen Grünen Deal festgelegten Ziele, die Funktion der Schiene als Dienst der Daseinsvorsorge und ihre Bedeutung für den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs und seine Funktionsweise in einem multimodalen grenzüberschreitenden Verkehrssystem betrachtet werden, das auf Kooperation, Ressourceneffizienz, Dienstqualität und Kunden-/Verbraucherzufriedenheit beruht, wobei die Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen des Personals besonders zu berücksichtigen sind. Das Europäische Jahr der Schiene 2021 bietet eine ausgezeichnete Gelegenheit für eine Bestandsaufnahme der bisherigen Entwicklungen und die Festlegung von Zielen für die Zukunft.

Brüssel, den 24. März 2021

Christa SCHWENG

Präsidentin des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

\*

\* \*

**NB:** Anhang auf den folgenden Seiten.

**ANHANG**  
zu der  
**STELLUNGNAHME**  
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Die folgenden, vom Plenum abgelehnten Änderungsanträge erhielten mindestens ein Viertel der Stimmen:

**Ziffer 1.18**

Ändern:

*Öffentliche Dienstleistungsaufträge sind grundlegend für die Gewährleistung zugänglicher, erschwinglicher und inklusiver Personenverkehrsdienste für alle. Der EWSA betrachtet die Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge als eine der wirksamsten und effizientesten Maßnahmen zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs. Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass derzeit die Direktvergabe vorherrscht, dass sich der Rechtsrahmen jedoch in Richtung Ausschreibungen entwickelt. Der EWSA erwartet, dass die Kommission die Ergebnisse dieser Schwerpunktverlagerung in Bezug auf die Erschwinglichkeit und das Leistungsniveau gemäß Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der geänderten Fassung untersuchen wird.*

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	97
Nein-Stimmen:	114
Enthaltungen:	12

**Ziffer 4.6**

Ändern:

*Allgemein besteht die Tendenz, Gemeinwohlverpflichtungen mit ausschließlichen Verkehrsrechten auf defizitären Strecken, in der Regel Regionalstrecken, anzuwenden, während im Fernverkehr ein offener Marktzugang gegeben ist. Der EWSA unterstreicht die wichtige Rolle der Gemeinwohlverpflichtungen bei der Bereitstellung einer erschwinglichen Anbindung und der Sicherstellung der generellen Kohärenz des Bahnsystems für den Fahrgastverkehr im Interesse der Zugänglichkeit. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind von grundlegender Bedeutung für die Gewährleistung zugänglicher, erschwinglicher und inklusiver Personenverkehrsdienste für die Bürger. Für eigenwirtschaftliche Personenverkehrsdienste, häufig im Fernverkehr, ist ein offener Marktzugang gegeben. Der Fern- und der Regionalverkehr lassen sich jedoch nicht voneinander trennen. Jeder Fernreisezug erfüllt auch einen regionalen Zweck für die Fahrgäste, insbesondere wenn er in Vorstadtgebieten hält. Regionalbahnen sorgen für die erforderlichen Fahrgastzahlen und sind Zubringer für die Hauptstrecken. Außerdem entlasten sie die Infrastruktur auf den großen Hauptlinien und sorgen für die Verteilung in dem Gebiet.*

*In den Mitgliedstaaten werden derzeit weitere Initiativen ergriffen, um wichtige Verbindungen mit neuen Zugverbindungen einschließlich Nachtzügen zu schaffen, wobei etablierte Eisenbahnunternehmen bei diesen Entwicklungen vorangehen. Solche Pläne wurden bereits z. B. von Deutschland (TEE 2.0), den Niederlanden und Schweden angekündigt. Im italienischen Hochgeschwindigkeitsnetz hat der Wettbewerb unter den Betreibern zu einer verbesserten Dienstqualität, günstigeren Fahrtscheinen und einer dichteren Zugfolge geführt, mit der Folge einer spürbaren Verkehrsverlagerung vom Flugzeug auf die Schiene. Ähnliche Initiativen sind in Spanien geplant. Nach Auffassung des EWSA zeigen diese Initiativen, dass der derzeitige Rahmen die Möglichkeit zur Schaffung attraktiver und umweltfreundlicher Verkehrsalternativen bietet und dass Maßnahmen zur Erleichterung der Einrichtung grenzüberschreitender Verbindungen ergriffen werden müssen. Der EWSA ist der Auffassung, dass diese Initiativen die Komplexität des Bahnsystems veranschaulichen und dass der seit 2010 im grenzüberschreitenden Personenverkehr bestehende freie Marktzugang nicht das richtige Instrument zur Förderung des (internationalen) Personenfernverkehrs ist. Nötig sind politischer Wille und politische Entscheidungen über die Priorisierung umweltfreundlicher und inklusiver Lösungen, gepaart mit den notwendigen Investitionen und einer Entscheidungsfindung im Sinne der Good Governance.*

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	104
Nein-Stimmen:	112
Enthaltungen:	15

#### **Ziffer 4.7**

Ändern:

*Der EWSA nimmt die derzeitige Dominanz der Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge und die Entwicklung des Rechtsrahmens in Richtung Ausschreibungsverfahren zur Kenntnis. Der EWSA erwartet, dass die Kommission eine neutrale Analyse der Ergebnisse dieser Schwerpunktverlagerung in Bezug auf die Erschwinglichkeit und die Qualität der Dienste gemäß Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der geänderten Fassung vorlegt und dass die Analyse auch Empfehlungen für ein Vergabesystem enthält, das den Kunden das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis beschert. Der EWSA betrachtet die Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge als eine der wirksamsten und effizientesten Maßnahmen zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs. Sie ist das Rückgrat der Bahnsysteme z. B. in Österreich und der Schweiz, den Spitzenreitern in Bezug auf den Marktanteil. Darüber hinaus stellt der EWSA fest, dass es keine Korrelation zwischen dem Grad der Marktöffnung und der Kundenzufriedenheit oder den Fahrtscheinpreisen gibt.*

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	97
Nein-Stimmen:	114
Enthaltungen:	12

### Ziffer 5.3

Ändern:

*Während der Pandemie ist es ~~waren staatseigene den Betreibern gelungen verpflichtet, den weiterhin einen sicheren~~ Personen- und Güterverkehr ~~fortzusetzen und dabei einen sicheren Betrieb~~ zu gewährleisten, während sie gleichzeitig aufgrund des stark rückläufigen Fracht- und Fahrgastaufkommens erhebliche Verluste einführen. Staatliche Beihilfen und Maßnahmen der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten zur finanziellen Unterstützung des Schienenverkehrs und insbesondere zur Erleichterung der Fortführung wesentlicher Dienste einschließlich des grenzüberschreitenden Verkehrs haben es möglich gemacht, dass die notwendige Personenbeförderung und die Lieferketten weiter funktionierten ~~staatliche Eingriffe haben häufig dafür gesorgt, dass das Bahnsystem nicht zusammenbrach, was für die Erbringung von Diensten der Grundversorgung unabdingbar war.~~*

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	94
Nein-Stimmen:	119
Enthaltungen:	7

### Ziffer 6.5

Ändern:

*~~Die~~ Der EWSA vertritt daher die Auffassung, dass die freie Wahl der Organisationsform ~~ist~~ allerdings positiv ~~ist zu sehen. Daher darf den Mitgliedstaaten eine Entflechtung nicht aufgezwungen werden.~~ Der EWSA ist ferner der Auffassung, dass der offene Dialog zwischen Infrastrukturbetreibern und Verkehrsunternehmen, der mit dem vierten Eisenbahnpaket eingeführt wurde, einen Mehrwert erbringt, da er den Austausch einschlägiger Informationen ermöglicht, die der Verbesserung von Schienenverkehr und Intermodalität dienen.*

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	95
Nein-Stimmen:	118
Enthaltungen:	12