



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/505
Viertes Eisenbahnpaket

Brüssel, den 11. Juli 2013

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
zum Thema

Viertes Eisenbahnpaket

mit den folgenden Dokumenten:

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: "Das vierte Eisenbahnpaket – Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU
COM(2013) 25 final

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen
COM(2013) 26 final – 2013/0013 (COD)

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004
COM(2013) 27 final – 2013/0014 (COD)

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste
COM(2013) 28 final – 2013/0028 (COD)

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) 29 final – 2013/0029 (COD)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)
COM(2013) 30 final – 2013/0015 (COD)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung)
COM(2013) 31 final – 2013/0016 (COD)

Berichterstatter: **André MORDANT**

Die Kommission beschloss am 19. Februar 2013, der Rat am 21./22. Februar 2013 und das Europäische Parlament am 7. Februar 2013, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 91, Artikel 91 Absatz 1 sowie Artikel 109, 170, 171 und 304 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

Viertes Eisenbahnpaket

mit den folgenden Dokumenten:

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: "Das vierte Eisenbahnpaket – Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU
COM(2013) 25 final;

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen
COM(2013) 26 final – 2013/0013 (COD);

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004
COM(2013) 27 final – 2013/0014 (COD);

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste
COM(2013) 28 final – 2013/0028 (COD);

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) 29 final – 2013/0029 (COD);

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)
COM(2013) 30 final – 2013/0015 (COD);

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung)
COM(2013) 31 final – 2013/0016 (COD).

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 20. Juni 2013 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 491. Plenartagung am 10./11. Juli 2013 (Sitzung vom 11. Juli) mit 82 gegen 20 Stimmen bei 8 Enthaltungen folgende Stellungnahme:

*

* *

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der EWSA fordert von der Kommission eine unter der Kontrolle sämtlicher Akteure durchgeführte Bestandsaufnahme der Konsequenzen der Eisenbahnpakete in Bezug auf die Bedienung der Bedürfnisse der Bürger, die Verkehrsverlagerung, die Raumordnung, die Weiterentwicklung der grenzübergreifenden Beziehungen, die anhand von Fakten gemessene Qualität der Schienenverkehrsdienste, die Zugänglichkeit, die Stärkung der Fahrgastrechte usw. zu bewerten.
- 1.2 Der EWSA rät, die neue Gesetzesinitiative, das so genannte Eisenbahnpaket, auf den Beitrag zu stützen, den der Schienenverkehr dank seiner wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Wirkung zum europäischen Einigungswerk leisten kann.
- 1.3 Die Gesetzesinitiative muss darauf abzielen, die zwischen den Mitgliedstaaten herrschenden Grenzeffekte zu beseitigen. Sie muss es ermöglichen, grenzübergreifende Beziehungen zwischen Nachbarstaaten aufzubauen, indem Einfluss auf die Dimensionen nachhaltige Entwicklung und Raumordnung genommen wird. Dies kann erreicht werden, indem zwischen den Mitgliedstaaten, denen es ganz oder teilweise an Infrastrukturen fehlt, solche aufgebaut werden.
- 1.4 Der EWSA fordert, dass die Union die Möglichkeit vorsieht, grenzübergreifende Strukturen zu schaffen, sowie die Festlegung der Modalitäten für deren Tätigwerden in den von ihnen abgedeckten Gebieten, um die Aufgaben der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, wie in Artikel 14 des Vertrags und im Protokoll Nr. 26 vorgesehen, festlegen und organisieren zu können.
- 1.5 Der EWSA fordert, es auch weiterhin den Mitgliedstaaten zu überlassen, ihre nationalen Eisenbahnsysteme zu organisieren und je nach ihrer geografischen Lage, ihrer Demografie, ihrer Geschichte und den jeweiligen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Gegebenheiten ihren Markt für den inländischen Schienenverkehr dem Wettbewerb zu öffnen.
- 1.6 Der EWSA empfiehlt, es – wie derzeit in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehen – den zuständigen Behörden zu überlassen, ob sie die Aufträge über öffentliche Dienstleistungen im Schienenverkehr direkt an die Betreiber vergeben oder eine Ausschreibung durchführen wollen und wie sie diese strukturieren.

- 1.7 Mit Blick auf die von der Kommission geforderte Auflage, Pläne für den öffentlichen Verkehr zu erstellen, plädiert der EWSA dafür, den zuständigen Behörden keine Einschränkungen hinsichtlich der Definition der Aufgaben im Rahmen der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen aufzuerlegen, und fordert, mit Hilfe von Konsultationen und Kontrollen des Qualitätsniveaus der Dienstleistungen klare Ziele zur Verbesserung der Zugänglichkeit für Personen mit Behinderungen und hinsichtlich der Einbeziehung der Fahrgäste aufzustellen.
- 1.8 Andererseits empfiehlt der EWSA, dass die Betreiber auch weiterhin die Kontrolle über die technischen Aspekte des Eisenbahnbetriebs behalten, indem ihnen das Eigentum des Rollmaterials und anderer Anlagen überlassen wird, um einen Anreiz für die Forschungs- und Innovationsbemühungen zu bieten, die für die Weiterentwicklung des Sektors im Hinblick auf Sicherheit und Qualität unerlässlich sind.
- 1.9 Der EWSA empfiehlt der Kommission, eine Initiative zur Kontrolle des für die Entwicklung des Eisenbahnsektors wesentlichen Sicherheitsniveaus des Schienenverkehrs einzuleiten, indem sie nationale Beobachtungsstellen oder gemischte Sicherheitsausschüsse einrichtet. Er rät, für transparente Bedingungen im Eisenbahnbetrieb zu sorgen, das Sicherheitskonzept der Behörden demokratischer zu gestalten und Artikel 91 des Vertrags zu erfüllen, in dem die Union bezüglich der Verkehrssicherheit zur Erzielung von Ergebnissen verpflichtet wird.
- 1.10 Der EWSA schlägt vor, die europäische Eisenbahnagentur damit zu beauftragen, den Dimensionen Gesundheitsschutz und Sicherheit der Arbeitnehmer Rechnung zu tragen, die unabdingbar sind, um den Fahrgästen, Arbeitnehmern und Gleisanliegern dauerhaft ein hohes Niveau an Sicherheit im Schienenverkehr zu bieten.
- 1.11 Darüber hinaus hält der EWSA eine rechtliche Haftung der Agentur für jede ihrer Entscheidungen für unerlässlich.
- 1.12 Der EWSA ist der Ansicht, dass dem technischen Teil des Maßnahmenpakets Vorrang gegeben werden muss, um eine Verkehrsverlagerung zugunsten der Schiene zu begünstigen.
- 1.13 Der EWSA fordert von den Arbeitgebern und Behörden, der Beschwerlichkeit und Gefahrträchtigkeit der Schienenverkehrsberufe mit einem spezifischen Sozialschutzniveau sowie entsprechenden Tarifverträgen, Gehältern und Karrieremöglichkeiten Rechnung zu tragen und den von ihnen hinsichtlich der Ruhegehälter eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen.
- 1.14 Der EWSA empfiehlt ein System zur Fortbildung und Anerkennung der gesammelten Erfahrungen, mit dem die Bemühungen der Arbeitnehmer um den Erwerb und die Pflege von Kenntnissen honoriert werden.

1.15 Der EWSA fordert, dass jeder Mitgliedstaat im Rahmen der Entscheidungen, die er bei der Organisation oder der Öffnung für den Wettbewerb trifft, das Niveau der Beschäftigung bei den jeweils dort etablierten Betreibern zu wahren, die dem Personal gewährten Sozialleistungen beizubehalten und die Vergütungs- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer aufrechtzuerhalten. Im Falle eines Betreiberwechsels sind die Übernahme des betroffenen Personals und die Beibehaltung ihrer Sozialleistungen vorzusehen.

2. **Allgemeine Bemerkungen**

2.1 Die vorliegende Stellungnahme stützt sich auf folgende Stellungnahmen und darin enthaltene Empfehlungen:

- TEN/432-433 vom 16. März 2011 zum einheitlichen europäischen Eisenbahnraum¹;
- TEN/445 vom 15. Juni 2011 zu den sozialen Aspekten der EU-Verkehrspolitik²;
- TEN/454 vom 25. Oktober 2011 zu dem Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum³;
- TEN/495 vom 13. Dezember 2012 zur Qualität der Schienenverkehrsdienste in der EU⁴.

2.2 Das vorliegende vierte Eisenbahnpaket umfasst neben einer einleitenden allgemeinen Mitteilung sechs Rechtstexte, die die Änderung, Neufassung oder Aufhebung bestehender Rechtsakte zum Gegenstand haben und denen diverse Berichte und Folgenabschätzungen beigelegt sind.

2.3 Bei der Prüfung der Vorschläge der Kommission werden die vier Pfeiler dieses vierten Maßnahmenpakets ins Visier genommen, als da sind Verwaltung und Öffnung des Märkte für den Personenfernverkehr, Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, Rolle der europäischen Eisenbahnagentur, Wechselwirkungen mit der Interoperabilität und der Sicherheit und soziale Bestimmungen.

2.4 Die derzeitige Situation dient als Ausgangspunkt für die Überlegungen und Vorschläge im Lichte der denkbaren Entwicklung des Sektors im Einklang mit dem Lissabon-Vertrag. Um die Sachdienlichkeit der vorgeschlagenen Lösungen zu überprüfen, sollten die Ergebnisse der seit mehr als 20 Jahren von der EU betriebenen Politik ausgewertet und auf dieser Grundlage Überlegungen für die Zukunft angestellt und Ziele hinsichtlich der Rolle festgelegt werden, die der Schienenverkehr in Bezug auf die Dimensionen Raumordnung und Gleichberechtigung der Regionen, deren Entwicklung, den Dienst an den Bürgern und den Verkehrsunternehmen sowie deren Zugang zu diesem Verkehrsträger spielen kann und muss.

1 [ABl. C 132 vom 3.5.2011, S. 99-107.](#)

2 [ABl. C 248 vom 25.8.2011, S. 22-30.](#)

3 [ABl. C 24 vom 28.1.2012, S. 146-153.](#)

4 [ABl. C 44 vom 15.2.2013, S. 49-52.](#)

- 2.5 Im weiteren Sinne muss bei der Ausarbeitung dieses neuen Rechtsakts der Beitrag als Grundlage genommen werden, den dieser Verkehrsträger zu einem ins Stocken geratenen europäischen Einigungswerk leisten kann, und der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Dimension Rechnung getragen werden.
- 2.6 Er muss außerdem den Aufbau grenzüberschreitender Beziehungen zwischen benachbarten Mitgliedstaaten ohne gemeinsame Infrastruktur ermöglichen und durch die Schaffung Letzterer den Bürgern dieser Länder, insbesondere den Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, den Kontakt erleichtern.
- 2.7 Verstärktes Augenmerk muss in diesem Zusammenhang den Ergebnissen gelten, die beim Ausbau der grenzüberschreitenden Beziehungen dank der politischen Maßnahmen der EU erzielt werden konnten, die auf die Beseitigung eines Grenzeffekts abzielen, dessen Fortbestehen die europäische Integration, die Freizügigkeit und die Verkehrsverlagerung zugunsten der Schiene bremst.
- 2.8 Die Aufmerksamkeit muss auf das Niveau der Betriebssicherheit dieser Netzindustrie gerichtet werden, deren Entwicklung von dem ihr von der Gemeinschaft entgegenbrachten Vertrauen und von der unerlässlichen transparenten Gestaltung der Produktionsbedingungen dieses Sektors abhängt.
- 2.9 Es ist zu prüfen, ob Artikel 10 Absatz 3 des Vertrags in Bezug auf das Recht der Bürger auf Teilhabe am demokratischen Leben der Union eingehalten wird. Die Entscheidungen müssen so offen und bürgernah wie möglich getroffen werden.
- 2.10 Im Hinblick auf die bereits eingeleiteten Umstrukturierungsmaßnahmen, eine Neufestlegung des Aktionsradius, die Übertragung von Befugnissen in Zeiten eines bedeutenden Personalwechsels im Eisenbahnsektor und ihre sozialen und Arbeitsbedingungen muss unter Berücksichtigung der Ziele des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit der Arbeitnehmer eine Prognose der sozialen Entwicklung des Eisenbahnsektors vorgenommen werden.
3. **Verwaltung und Öffnung der Märkte für den inländischen Schienenpersonenverkehr für den Wettbewerb**
- 3.1 Mit diesem Legislativvorschlag möchte die Kommission den Schienenverkehr durch die Öffnung des inländischen Schienenpersonenverkehrs für den Wettbewerb neu beleben. Nach Ansicht der Kommission muss dieser Wettbewerb durch EU-Rechtsvorschriften angeregt werden, die die Trennung der Funktionen des Infrastrukturbetreibers, die sich auf die Aufgaben Verkehrsbetrieb, Wartung der Streckennetze und Investitionen in das Schienennetz erstrecken auf der einen Seite, von den Funktionen des Beförderungsunternehmens auf der anderen Seite vorsehen. Dies impliziert auch die Stärkung der Regulierungsbehörden, die den Eisenbahnmarkt beaufsichtigen sollen.

- 3.2 Zu diesem Zweck schlägt die Kommission eine Änderung der Richtlinie 2012/34/EG vom 21. November 2012 vor, die bis zum 16. Juni 2015 in nationales Recht umzusetzen ist. Es ist anzumerken, dass diese Initiative ergriffen wird, ohne die Effizienz der im Rahmen dieser Neufassung ergriffenen Maßnahmen abzuwarten.
- 3.3 Gleichmaßen wurden Maßnahmen für die Verwaltung der großen Verkehrskorridore ergriffen, deren volle Wirkung noch nicht gemessen werden konnte.
- 3.4 In den in Verbindung mit dem vierten Eisenbahnpaket vorgenommenen Folgenabschätzungen trägt die Kommission eine Reihe von Feststellungen vor und räumt ein, dass einige Darstellungen jüngeren Datums und doppeldeutig sind. Gleichwohl werden mehrere Aspekte als Argument für die vorgeschlagenen Lösungen angeführt.
- 3.5 Mehrere Studien haben zu recht uneinheitlichen Ergebnissen in Bezug auf die Folgen der Trennung der Funktionen der Infrastrukturbetreiber und derjenigen der Eisenbahnunternehmen geführt. Eine Prüfung der von der Kommission bereitgestellten statistischen Daten zeigt jedoch, dass zwischen dieser Trennung, der Marktöffnung und der Verbesserung der Ergebnisse des Eisenbahnsektors kein zwangsläufiger Zusammenhang besteht. Vielmehr scheint Letztere unmittelbar von den Finanzierungsniveaus und der Höhe der Infrastrukturbenutzungsentgelte abzuhängen. Andererseits wird im McNulty-Bericht eine äußerst gemischte Bilanz der Situation in Großbritannien gezogen und anerkannt, dass sich das dortige Eisenbahnsystem für den Staat und die Nutzer als kostspieliger erweist und es unter der mangelnden Abstimmung unter den verschiedenen Akteuren leidet und folglich eine stärkere Einbindung des Staats in die entsprechende Integration (Tarife, Verteilung, Fahrpläne usw.) erforderlich ist. Um die Dinge wieder ins Lot zu bringen empfiehlt Sir McNulty drei verschiedene Empfehlungen aus: Aufteilung der Kosten und Einnahmen unter dem Infrastrukturbetreiber und den Eisenbahnunternehmen, Joint Ventures zwischen diesen Akteuren und Wiederausammenlegung bei bestimmten Franchise-Verträgen.
- 3.6 Einige nationale Studien, in denen die Qualität der Schienenverkehrsdienste untersucht wird, wie die Studie des britischen Verbraucherschutzverbands "Which?" ergeben aus Sicht der Fahrgäste ein gemischtes Bild des Bahnbetriebs. Daraus geht hervor, dass sie bei der Hälfte der Betreiber zu 50% oder weniger damit zufrieden sind und nur 22% der Fahrgäste der Ansicht sind, dass sich die Systemqualität verbessert (<http://which.co.uk/home-and-garden/leisure/reviews-ns/best-and-worst-uk-train-companies/best-train-companies-overall/>).
- 3.7 Andererseits werden im Kommissionsvorschlag keinerlei Vorschläge im Hinblick auf eine bessere Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen unterbreitet. In dieser Hinsicht müssen die Fahrgäste von den verschiedenen Akteuren konsultiert und angehört werden.

- 3.8 Die Kommission weist auf eine 2012 durchgeführte Erhebung zur Zufriedenheit der Nutzer mit den Schienenpersonenverkehrsdiensten hin, die der EWSA in seinen Empfehlungen in Ziffer 1.6 seiner Stellungnahme TEN/495 vom 13. Dezember 2012 als unzureichend erachtete.
- 3.9 Die Kommission betont andererseits, wie wichtig die dem Sektor gewährten öffentlichen Subventionen sind, und dass öffentliche Mittelzuflüsse notwendig sind, um das System zu entschulden. Diese Möglichkeit wird in der Richtlinie 91/440/EWG und in den Leitlinien für staatliche Beihilfen vom April 2008 genannt und empfohlen. Diese Gewährung staatlicher Beihilfen steht im Hinblick auf die Bedeutung des Sachkapitals, das zur Verwirklichung von Umweltzielen, aus Gründen des öffentlichen Interesses oder gar für die Zwecke der öffentlichen Politik erschlossen werden muss, nicht allein. Dieselben Regeln gelten auch für Wirtschaftsakteure aus anderen – öffentlichen oder privaten – Sektoren.
- 3.10 Zur Schaffung der Voraussetzungen für eine Marktöffnung schlägt die Kommission vor, die sich auf einen neuen Aktionsradius erstreckenden Funktionen des Infrastrukturbetreibers strikt von denjenigen des Beförderungsunternehmens zu trennen. Mit diesem Vorschlag bezweckt die Kommission, Interessenskonflikte und diskriminierende Praktiken zu vermeiden und die Aufdeckung und Verhinderung von Quersubventionierungen zu fördern, ohne jedoch einen Beweis für derartige Praktiken oder Elemente beizubringen, die von den betroffenen Akteuren sowie vom Gerichtshof der Europäischen Union angezweifelt werden. Der Gerichtshof hat unter anderem aus diesem Grund die Vertragsverletzungsverfahren der Kommission gegen Deutschland und Österreich in vollem Umfang abgewiesen. Der Ausschuss betont, dass Eisenbahnspediteure und Logistikunternehmen im Allgemeinen sowie neue Eisenbahnunternehmen im Besonderen einen getrennten und deregulierten grenzenlosen EU-Schienenverkehrsmarkt befürworten, bei dem die Unternehmenspraxis der anderen Verkehrsträger stärker berücksichtigt wird, während sich andere Akteure auf dem Schienenverkehrsmarkt wie bspw. etablierte Eisenbahnunternehmen, Verbraucherverbände und öffentliche Verkehrsbetriebe zurückhaltender geben und mehr um die Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Dienstleistungsqualität besorgt sind.
- 3.11 Aufgrund von Artikel 63 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums haben die beiden Mitgesetzgeber die Kommission aufgefordert, einen Bericht "über die Umsetzung von Kapitel II" der Richtlinie vorzulegen, in dem es im Wesentlichen um die Unabhängigkeit und die Strukturen des Eisenbahnsektors in der EU geht. In diesem Bericht werden "die Entwicklung des Marktes einschließlich des Stands der Vorbereitungen für die weitergehende Öffnung des Schienenverkehrsmarktes für Personenverkehrsdienste beschr[ie]ben" und "die verschiedenen Modelle für die Organisation dieses Marktes sowie die Auswirkungen dieser Richtlinie auf Verträge für öffentliche Dienstleistungen sowie deren Finanzierung analysier[t]". Dabei hätte die Kommission auch "die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die immanenten Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten (Netzdichte, Passagierzahlen, durchschnittliche Reiseentfernung) berücksichtigen" sollen. Im vorliegenden Fall wurde in der Debatte, die in jüngster Zeit im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens für

die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets, aus der die Richtlinie 2012/34/EU hervorging, geführt wurde, über diese Frage entschieden, indem Regelungen getroffen wurden, die nach der Umsetzung in nationales Recht ihre volle Wirksamkeit entfalten dürften. Im Verlauf der Diskussionen trat die Notwendigkeit zu Tage, den Mitgliedstaaten die Organisation ihrer nationalen Systeme zu überlassen und eine integrierte Organisationsform der Produktion beizubehalten, um eine Bündelung zu ermöglichen und die Zahl der wirtschaftlich abträglichen und die Sicherheit beeinträchtigenden Schnittstellen zu senken, sofern ihnen dies sinnvoll erscheint.

- 3.12 Bei einem spurgebundenen schienengeführten Verkehrssystem bringt die Trennung des Infrastrukturbetriebs in der Regel mehr Störungen als Vorteile mit sich, da der Betrieb stark verkompliziert wird, wodurch die Kosten steigen und die Dienstleistungsqualität abnimmt. Dies gilt insbesondere bei intensiv mit Mischverkehren genutzten Netzen.
- 3.13 Die Einführung technischer Neuerungen ist zeitaufwändiger und schwieriger. Innovationen, die häufig zugleich sowohl im ortsfesten (Infrastruktur) als auch im mobilen (Rollmaterial) Bereich stattfinden, werden gebremst. Die erhebliche Zunahme der Bürokratie und der Zahl unnötiger Schnittstellen führt zu höheren Betriebskosten und langwierigen Entscheidungsprozessen.
- 3.14 Darüber hinaus führt die Trennung der Funktionen der Infrastrukturbetreiber und derjenigen der Beförderungsunternehmen dazu, dass sich der Netz- oder Infrastrukturbetreiber zunehmend von den Endnutzern (Fahrgäste und Spediteure) und deren Anforderungen an die Dienstleistungsqualität (insbesondere die Pünktlichkeit) entfernt. Innerhalb des Eisenbahnsystems muss also auch weiterhin eine Mittlerrolle vorgesehen werden, ohne die Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen des Infrastrukturbetreibers anzutasten.
- 3.15 Hinsichtlich der Serviceeinrichtungen hat der EWSA andererseits in seiner Stellungnahme TEN/432-433 vom 16. März 2011 in Ziffer 1.7 Folgendes erklärt: "In Bezug auf den Zugang zu Serviceeinrichtungen kann der EWSA die Verpflichtung zu rechtlicher, organisatorischer und entscheidungstechnischer Unabhängigkeit nicht unterstützen, da das Risiko einer Gefährdung der unersetzlichen vorhandenen Strukturen besteht". Aus der Analyse ist kein neues Element hervorgegangen, das eine Änderung dieser Aussage notwendig machen würde.
- 3.16 Die Kommission räumt jedoch ein, dass mit einer Bündelung bestimmter Funktionen die Leistungsfähigkeit des Systems und die Qualität der den Passagieren erbrachten Dienstleistungen verbessert werden könnte. Der EWSA teilt diese Ansicht.
- 3.17 Was die im Januar 2010 in Kraft getretene Liberalisierung des internationalen Schienenpersonenverkehrs anbelangt, kann kaum behauptet werden, dass sie bislang systematisch zu einer deutlichen Senkung der für diese Dienstleistungen verlangten Entgelte oder einem bedeutenden Wachstum dieses Segments geführt hätte.

- 3.18 Das Europa der Hochgeschwindigkeitsschienennetze hat dank erheblicher öffentlicher Investitionen in einigen Mitgliedstaaten schon vor 2010 seinen Anfang genommen und der in diesem Bereich stattfindende Wettbewerb dürfte wohl noch lange Zeit deutlich stärker intermodaler als intramodaler Natur bleiben. Eine der Entwicklungen nach der Liberalisierung von 2010 bestand darin, dass mehrere bestehende Verbindungen, die unter Einsatz konventionellen Materials sowie unter klassischen Betriebsbedingungen (Hochgeschwindigkeitszüge ausgenommen) bedient wurden, abgeschafft und Kooperationen aufgekündigt wurden, obwohl sie schon seit Langem bestanden. Der EWSA bedauert diese Entwicklung und fordert die Kommission nachdrücklich auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern und auszubauen.
- 3.19 Eine Untersuchung der Lage des Schienengüterverkehrs ergibt ihrerseits in einer Vielzahl von Mitgliedstaaten ein katastrophales Bild. Dies liegt vor allem daran, dass die Modernisierung und der Ausbau der Schienenwege nicht mit dem Tempo der Modernisierung der Straßenverbindungen mithalten und dass die Eisenbahnen Trassenbenutzungsgebühren bezahlen müssen. Hinzu kommt, dass der Wettbewerb um die rentabelsten Verbindungen gewisse Verbesserungen für eine Reihe von Ganzzugbedienungen bringt. Zum Teil geht dies jedoch zu Lasten des Einzelwagenladungsverkehrs, dessen Systeme mehr und mehr ausgedünnt werden. Dies kann eine industrielle Verödung ganzer Regionen bewirken und bringt Tausende LKWs wieder auf die Straße. Zahlreiche Akteure geben übrigens unumwunden zu, dass die Liberalisierung in einer Reihe von Mitgliedstaaten keine einzige zusätzliche Tonne an Gütern auf die Schiene gebracht hat.
- 3.20 Die obigen Feststellungen veranlassen den EWSA dazu, der Kommission trotz der offensichtlichen Notwendigkeit einer Marktreform zu raten, mit Vorsicht an die Liberalisierung des inländischen Personenverkehrs heranzugehen und hierbei insbesondere die derzeit mit der Liberalisierung des internationalen Verkehrs gesammelten Erfahrungen zu untersuchen. Die Kommission erkennt im Übrigen die Schwierigkeit der Neubelebung eines internationalen Schienenverkehrs an, der zu sehr von dem ihm unzweifelhaft Netzvorteile bringenden inländischen Streckennetz abgekoppelt ist.
- 3.21 In dieser Hinsicht schließt sich der EWSA der Feststellung an, dass der internationale Schienenpersonenverkehr trotz des unbestreitbaren Willens der Europäischen Kommission, einen entsprechenden Rechtsrahmen zu schaffen, nur schwach entwickelt ist.
- 3.22 Daraus ergibt sich der offenkundige Schluss, dass die empfohlenen Lösungsansätze unzureichend sind, weil der Markt zumal nicht in der Lage ist, ohne adäquate Investitionen und geeignete ordnungspolitische Impulse die geschilderten Probleme zu lösen. Eine besondere Herausforderung ist in diesem Zusammenhang die Gewährleistung der Verkehrsanbindung der Randgebiete mit modernen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

- 3.23 Dieses Ziel muss die Union prioritär behandeln, um einen einheitlichen europäischen Raum schaffen zu können, indem die Grenzeffekte aufgehoben werden und indem Einheiten, die bislang zu einem lähmenden Parallelismus gezwungen sind, im Hinblick auf die wirtschaftliche und soziale Entwicklung eine Kohärenz verliehen wird.
- 3.24 Der EWSA fordert, dass die Union die Möglichkeit vorsieht, grenzübergreifende Strukturen zu schaffen, sowie die Festlegung der Modalitäten für deren Tätigwerden in den von ihnen abgedeckten Gebieten, um die Aufgaben der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse wie in Artikel 14 des Vertrags und im Protokoll Nr. 26 vorgesehen festlegen und organisieren zu können.
- 3.25 Nur eine politische Initiative mit einer starken Förderung durch die öffentliche Hand kann einen Raum und Beziehungen schaffen, die von einem ausgereiften Markt besetzt werden können. Der Ausschuss fordert die Kommission dringend auf, die Verbesserung der Leistungsqualität und Leistungssicherheit – insbesondere der grenzüberschreitenden Dienste – auf dem EU-Schienenverkehrsmarkt stärker ins Visier zu nehmen und dabei auch den Entwicklungen bei anderen Verkehrsträgern Rechnung zu tragen. Ziel müssen wachsende Marktanteile des Schienenverkehrs und Kundenzufriedenheit sein; indes können die verschiedenen Mitgliedstaaten diese Ziele auf unterschiedliche Weise erreichen.

4. Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

- 4.1 In der Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist Folgendes vorgesehen: die Pflicht, beim Schienenverkehr Ausschreibungen durchzuführen, die Organisation dieser Ausschreibungen, die Ausarbeitung von Plänen für den öffentlichen Verkehr und die Bereitstellung des Rollmaterials für die neuen Marktteilnehmer.
- 4.2 Der EWSA äußert der EWSA in Ziffer 1.7 seiner Stellungnahme TEN/495 vom 13. Dezember 2012 starke Bedenken hinsichtlich der Überarbeitung der Verordnung über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Es ist festzustellen, dass die vorgesehene Bewertung nicht die Erwartungen im Hinblick auf die in den Folgenabschätzungen enthaltenen Ergebnisse erfüllt.
- 4.3 Mehrere Studien, darunter einige im Auftrag der Kommission wie der Bericht "Study on Regulatory Options on future Market Opening in Rail Passengers Transport" fördern unterschiedliche und gegensätzliche Elemente zu Tage, die keine einheitliche Lösung für die Probleme im Zusammenhang mit dem Fahrgastaufkommens, der Dienstleistungsfrequenz, der Entwicklung der staatlichen Beihilfen und der Produktivität ermöglichen.
- 4.4 Bei einem unterschiedlichem Rechtsrahmen (Öffnung für den Wettbewerb oder nicht) unterliegenden Netzen waren sehr ähnliche Ergebnisse zu verzeichnen, was dazu geführt hat, Abstand von einem allzu allgemeinen Ansatz zu nehmen, bei dem nicht den die

Verkehrsorganisation beeinflussenden nationalen Gegebenheiten Rechnung getragen wird, wie geografische Lage, Wetterbedingungen, räumliche Ordnung der Produktion und der Wohnorte, von denen einige noch sehr schlecht schienenverkehrsmäßig angebunden sind, wie in der Stellungnahme TEN/495 vom 13. Dezember 2012 erwähnt wird.

- 4.5 Diese Aspekte müssen die Union dazu veranlassen sich zu vergewissern, dass die eingesetzten Mittel es ermöglichen, die Ziele der geplanten Maßnahme, die sich auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene nicht erreichen ließen, auf Unionsebene zu verwirklichen, ohne über das zur Erreichung der Ziele erforderliche Maß hinauszugehen.
- 4.6 Im Lichte des Vorschlags der Kommission, für die Direktvergabe eine Höchstgrenze festzulegen – eine Bestimmung, die eine fragwürdige Beschneidung des Grundsatzes der Selbstverwaltung der Gebietskörperschaften bedeutet –, muss sorgfältig geprüft werden, ob diesem Ziel Genüge getan wird.
- 4.7 Bei der Festlegung einer Höchstzahl von Franchiseverträgen pro Betreiber muss den unweigerlichen Schwelleneffekten Rechnung getragen werden, die der Kohärenz der Dienstleistungen schaden können und – mangels Ausgleichsleistung – zu Einbußen bei der infolge der Marktöffnung erwarteten Wettbewerbsfähigkeit führen werden. Daher muss wie derzeit in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehen, die Entscheidung, ob ein oder mehrere Lose direkt an einen Betreiber oder im Wege eines Ausschreibungsverfahrens vergeben werden, den zuständigen Behörden überlassen werden, ebenso wie die Gliederung dieser Verfahren, einschließlich deren eventuelle Aufteilung in Lose zur Vermeidung dieser Schwelleneffekte.
- 4.8 Außerdem stellt sich die Frage der Sinnhaftigkeit einer solchen Ausführlichkeit und Detailgenauigkeit bei der Erstellung von Plänen für den öffentlichen Verkehr, was wie eine Einschränkung des im Vertrag vorgesehenen "weiten Ermessensspielraums der nationalen, regionalen und lokalen Behörden in der Frage der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen" anmutet.
- 4.9 Besondere Aufmerksamkeit muss den Bedingungen geschenkt werden, unter denen die Kommission neuen Akteuren, denen die für die Qualität und die Sicherheit der Schienenverkehrsdienste doch so wichtigen Investitionen und Tätigkeiten im Bereich der Forschung und Innovation erspart werden, das für den Eisenbahnbetrieb erforderliche Sachkapital zur Verfügung stellen will.
- 4.10 Das Beispiel des Vereinigten Königreichs zeigt, dass die Anmietung dieses Materials über Finanzierungsgesellschaften von Banken erfolgt, was erhebliche Risiken im Hinblick auf die Verfügbarkeit dieses Sachkapitals mit sich bringt und die Frage nach der Kontrolle seiner Verwendung aufwirft.

5. Rolle der europäischen Eisenbahnagentur, Schienenverkehrssicherheit und Interoperabilität des Eisenbahnsystems

- 5.1 Im zweiten Maßnahmenpaket ist die Schaffung einer europäischen Eisenbahnagentur mit Sitz in Valenciennes in Frankreich vorgesehen, die damit beauftragt ist, die technische Harmonisierung der europäischen Netze und des europäischen Materials einzuleiten, über die Ausarbeitung gemeinsamer Standards (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)) die Interoperabilität weiterzuentwickeln und die Schienenverkehrssicherheit zu stärken.
- 5.2 In Artikel 91 des Vertrags wird die Union bezüglich der Verkehrssicherheit zur Erzielung von Ergebnissen verpflichtet, was zur ständigen Verbesserung des Sicherheitsniveaus zwingt.
- 5.3 Ferner lässt sich das Sicherheitsniveau im Schienenverkehr und dessen Entwicklung im Zuge der institutionellen und technischen Änderungen, denen er unterworfen ist, keineswegs anhand der registrierten Zahl der Unfallopfer messen. Vielmehr muss es mit Hilfe von Indikatoren bewertet werden, die es ermöglichen, diese Entwicklungen zu erfassen und vorausschauend zu handeln, um den Fahrgästen und Gleisanliegern ein höchstmögliches Sicherheitsniveau zu garantieren.
- 5.4 Zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist eine bessere Interoperabilität erforderlich. Die Kompatibilität der Infrastrukturen sowie des Rollmaterials und ortsfesten Materials muss auf einfachen und raschen Verfahren gründen, mit denen deren Sicherheitsniveau aufrechterhalten und deren Weiterentwicklung, Modernisierung und Anpassung an neue Bedürfnisse gewährleistet wird.
- 5.5 Unter diesem Gesichtspunkt kann die Sicherheit – entgegen der Darstellung in dem Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie 2007/58/EG zur Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste (Begleitunterlage zur Mitteilung an den Rat und das Europäische Parlament zum vierten Eisenbahnpaket) – nicht als ein Hindernis angesehen werden. Jüngst in anderen Bereichen gesammelte Erfahrungen zeigen, dass sich ein allzu großer Laxismus auf diesem Gebiet negativ auf die Wahrnehmung der Rolle der Union durch die Unionsbürger auswirken kann. Andererseits sollten die sich nahe Viareggio und in jüngerer Zeit bei Schellebelle ereigneten Zugunglücke sämtliche Akteure dazu veranlassen, beim Eisenbahnbetrieb größte Umsicht und Strenge walten zu lassen.
- 5.6 In dieser Hinsicht spielt die europäische Eisenbahnagentur eine zentrale Rolle, die mit den an ein Netz für Informationsaustausch und Zusammenarbeit angebundenes nationalen Sicherheitsbehörden zusammenarbeiten. Ferner müssen ihre Aufgaben sowie diejenigen der nationalen Sicherheitsbehörden auf die menschliche Dimension des Eisenbahnbetriebs

ausgeweitet werden und den Aspekten der unbestreitbar zur Schienenverkehrssicherheit gehörenden Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer Rechnung tragen.

- 5.7 Aufgrund der zunehmenden Zahl von Akteuren im Eisenbahnsektor und der potenziellen Folgen einer mangelhaften Arbeitsorganisation sollte die Rolle der nationalen Sicherheitsbehörden außerdem auf die Kontrolle der Bedingungen für die Erbringung von Dienstleistungen im Schienenverkehr ausgedehnt werden. Sie sollten zu einer wahren Eisenbahnpolizei werden, mit der Aufgabe, die Anwendung der geltenden Bestimmungen zu überwachen, bei denen es sich um ordnungspolitische Vorschriften handelt.
- 5.8 Im April 2011 wurde im Auftrag der Kommission eine Bewertung der Rolle der Agentur vorgenommen. Daraus geht hervor, dass der Eisenbahnagentur die Aufgabe übertragen werden könnte, die Innovation zu fördern, um die Interoperabilität und die Schienenverkehrssicherheit zu verbessern, insbesondere die Nutzung der neuen Informationstechnologien und Überwachungs- und Ortungssysteme. Die Agentur kann jedoch nicht von ihrer rechtlichen Haftung für ihre Entscheidungen befreit werden.
- 5.9 Diese Dimension führt zur Definition einer auf Forschung, Innovation und Investitionen gestützten Industriepolitik, bei der angesichts einer großen europäischen Aufgabe, die zum wirtschaftlichen Aufschwung beitragen kann, eine Unterstützung durch die öffentliche Hand erforderlich ist. Das europäische Industrie- und Forschungsprojekt Shift²Rail kann bei angemessener Einbeziehung aller Unternehmen des Schienenverkehrs ein geeigneter Ansatz sein.
- 5.10 Darüber hinaus könnte im Einklang mit den Verpflichtungen, die der Union gemäß Artikel 91 des Vertrags auferlegt werden, und zur Gewährleistung eines höheren Gesundheitsschutz- und Sicherheitsniveaus der Arbeitnehmer der Eisenbahnagentur die Befugnis übertragen werden, dafür zu sorgen, dass alle Akteure die in Bezug auf die Interoperabilität getroffenen Entscheidungen einhalten.

6. Soziale Aspekte

- 6.1 Der letzte Aspekt der Neubelebung der Industriepolitik auf EU-Ebene steht in Zusammenhang mit den Herausforderungen der Altersstruktur der Beschäftigten und der Verteilung der Qualifikationen im Eisenbahnsektor und im Gleisbau.
- 6.2 So ist eine Alterung der Arbeitnehmer sowie eine veränderte gesellschaftliche Schichtung innerhalb der Sektoren festzustellen, dergestalt dass zukünftig immer mehr Beschäftigte Führungskräfte, Ingenieure und Techniker sind.
- 6.3 Diese Situation wird in den kommenden Jahren zu einem umfassenden Personalwechsel bei den für den Eisenbahnbetrieb zuständigen Mitarbeitern und einer erheblichen Personalfluktuation bei den neuen Marktteilnehmern führen. Dies wirft die Frage nach den

Arbeitsbedingungen Letzterer und der Senkung des spezifischen Sozialschutzniveaus des Sektors auf, bei dem der Beschwerlichkeit und Gefahrträchtigkeit von Schienenverkehrsberufen Rechnung getragen wurde und das vor der Liberalisierung eine Beschäftigung in diesem Sektor attraktiv machte.

- 6.4 Daher ist im Hinblick darauf, den Eisenbahnbetrieb in den Mitgliedstaaten und auf EU-Ebene zuverlässiger zu machen, die Attraktivität einer Beschäftigung im Eisenbahnsektor, insbesondere für junge Menschen und Frauen, eine große Herausforderung, die darin besteht, im Eisenbahnsektor neue Arbeitnehmer einzustellen und das Personal zu halten.
- 6.5 Diese doppelte Zielsetzung der Attraktivität/Mitarbeiterbindung zwingt dazu, dass die Mitgliedstaaten die im Bereich Sozialschutz (insbesondere bei den Renten), Sozialleistungen und Arbeitsbedingungen eingegangenen Verpflichtungen einhalten und den Mitarbeitern auf dem Erwerb und der Anerkennung von Kenntnissen aufbauende langfristige Aussichten für ihre Karriere und ihre berufliche Laufbahn bieten. Hierzu können spezifische Programme wie Erasmus herangezogen werden.
- 6.6 Die Stellungnahme des EWSA zu sozialen Aspekte der europäischen Verkehrspolitik (TEN/445) vom 15. Juni 2011 enthält einige einschlägige Empfehlungen zur Verbesserung der Attraktivität des Sektors, die die Kommission in ihre Legislativvorschläge aufnehmen sollte.
- 6.7 Der EWSA fordert, dass jeder Mitgliedstaat im Rahmen der Entscheidungen, die er bei der Organisation oder der Öffnung für den Wettbewerb trifft, das Beschäftigungsniveau seiner etablierten Betreiber zu wahren, die dem Personal gewährten Sozialleistungen beizubehalten und die Vergütungs- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer aufrechtzuerhalten. Im Falle eines Betreiberwechsels sind die Übernahme des betroffenen Personals und die Beibehaltung ihrer Sozialleistungen vorzusehen.

Brüssel, den 11. Juli 2013

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Henri MALOSSE

*

* *

NB: Anhang auf den nächsten Seiten.

ANHANG
zu der
STELLUNGNAHME
des
Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Folgende abgelehnte Änderungsanträge erhielten mindestens ein Viertel der Stimmen:

Ziffer 1.5

Ändern:

~~Der EWSA fordert, es auch weiterhin den Mitgliedstaaten zu überlassen, ihre nationalen Eisenbahnsysteme zu organisieren und je nach ihrer geografischen Lage, ihrer Demografie, ihrer Geschichte und den jeweiligen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Gegebenheiten ihren Markt für den inländischen Schienenverkehr dem Wettbewerb zu öffnen.~~ Der EWSA befürwortet das Ziel des Kommissionsvorschlags, einen gemeinsamen Schienenverkehrsmarkt mit hochwertigen Verkehrsleistungen und ohne grenzüberschreitende Hindernisse in Europa zu schaffen. Der Ausschuss fordert die Kommission dringend auf, die Verbesserung der Leistungsqualität der Dienste – insbesondere der grenzüberschreitenden - auf dem EU-Schienenverkehrsmarkt stärker ins Visier zu nehmen und dabei auch den Entwicklungen bei anderen Verkehrsträgern Rechnung zu tragen. Allgemeines Ziel müssen wachsende Marktanteile des Schienenverkehrs und Kundenzufriedenheit sein; indes können es die verschiedenen Mitgliedstaaten auf unterschiedliche Weise erreichen.

Abstimmungsergebnis (Ziffern 1.5 und 3.1 gemeinsam zur Abstimmung gebracht und abgelehnt)

Ja-Stimmen:	30
Nein-Stimmen:	71
Enthaltungen:	7

Ziffer 3.1

Ändern:

Mit diesem Legislativvorschlag für ein viertes Eisenbahnpaket setzt ~~möchte~~ die Kommission ihre Bemühungen fort, den europäischen Schienenverkehr neu zu beleben. Wie die vorhergehenden, bereits verabschiedeten Eisenbahnpakete gründet auch dieses vierte Paket auf der Tatsache, dass der Schienenverkehr ein wichtiger Teil eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrssystems in der EU ist und dass eine Marktreform als notwendig erachtet wird, um einen gemeinsamen Schienenverkehrsmarkt zu schaffen, der die Ansprüche erfüllt, denen der Eisenbahnverkehr in den vergangenen Jahrzehnten nicht gerecht werden konnte. Nach dem ~~durch die Öffnung des Schienengüterverkehr und dem internationalen Schienenpersonenverkehr soll nun auch der inländische~~ Schienenpersonenverkehrs für den Wettbewerb geöffnet werden~~neu beleben~~. Nach Ansicht der Kommission muss dieser

Wertbewerb durch EU-Rechtsvorschriften angeregt werden, die die Trennung der Funktionen des Infrastrukturbetreibers, die sich auf die Aufgaben Verkehrsbetrieb, Wartung der Streckennetze und Investitionen in das Schienennetz erstrecken auf der einen Seite, von den Funktionen des Beförderungseisenbahnunternehmens auf der anderen Seite vorsehen. Dies impliziert auch die Stärkung der Regulierungsbehörden, die den Eisenbahnmarkt beaufsichtigen sollen. Der Ausschuss stellt fest, dass es mit der aktuellen Lage im Schienenverkehrssektor nicht zum Besten steht und Marktreformen dringend Not tun. Er befürwortet das Ziel des Kommissionsvorschlags, einen gemeinsamen Schienenverkehrsmarkt mit hochwertigen Verkehrsleistungen und ohne grenzüberschreitende Hindernisse in Europa zu schaffen.

Abstimmungsergebnis (Ziffern 1.5 und 3.1 gemeinsam zur Abstimmung gebracht und abgelehnt)

Ja-Stimmen: 30
Nein-Stimmen: 71
Enthaltungen: 7

Ziffer 3.5

Ändern:

Mehrere Studien haben zu recht uneinheitlichen Ergebnissen in Bezug auf die Folgen der Trennung der Funktionen der Infrastrukturbetreiber und derjenigen der Eisenbahnunternehmen und der Deregulierung der Schienenverkehrsmärkte geführt. Eine Prüfung der von der Kommission bereitgestellten statistischen Daten zeigt ~~jedoch~~ ferner, dass zwischen dieser Trennung, der Marktöffnung und der Verbesserung der Ergebnisse des Eisenbahnsektors kein zwangsläufiger Zusammenhang besteht. In den verschiedenen Mitgliedstaaten, die die Trennung der Funktionen und/oder die Deregulierung der Schienenverkehrsmärkte vollzogen haben, und auf den Märkten, auf denen keine Reformbemühungen stattgefunden haben, sind sichtlich unterschiedliche Erfahrungen gemacht worden. Die Marktanteile des Schienenverkehrs hängen demnach nicht nur vom jeweiligen Governance-Modell ab, sondern auch vom allgemeinen Investitionsniveau sowie von den geografischen, demografischen und industriellen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten. Vielmehr scheint Letztere unmittelbar von den Finanzierungsniveaus und der Höhe der Infrastrukturbenutzungsentgelte abzuhängen. Andererseits wird im McNulty-Bericht eine äußerst gemischte Bilanz der Situation in Großbritannien gezogen und anerkannt, dass sich das dortige Eisenbahnsystem für den Staat und die Nutzer als kostspieliger erweist und es unter der mangelnden Abstimmung unter den verschiedenen Akteuren leidet und folglich eine stärkere Einbindung des Staats in die entsprechende Integration (Tarife, Verteilung, Fahrpläne usw.) erforderlich ist. Um die Dinge wieder ins Lot zu bringen empfiehlt Sir McNulty drei verschiedene Empfehlungen aus: Aufteilung der Kosten und Einnahmen unter dem Infrastrukturbetreiber und den Eisenbahnunternehmen, Joint

~~Ventures zwischen diesen Akteuren und Wiederausammenlegung bei bestimmten Franchise-Verträgen.~~

Abstimmungsergebnis (Ziffern 3.5 und 3.6 gemeinsam zur Abstimmung gebracht und abgelehnt)

Ja-Stimmen: 27
Nein-Stimmen: 70
Enthaltungen: 7

Ziffer 3.6

Streichen:

~~Einige nationale Studien, in denen die Qualität der Schienenverkehrsdienste untersucht wird, wie die Studie des britischen Verbraucherschutzverbands "Which?" ergeben aus Sicht der Fahrgäste ein gemischtes Bild des Bahnbetriebs. Daraus geht hervor, dass sie bei der Hälfte der Betreiber zu 50% oder weniger damit zufrieden sind und nur 22% der Fahrgäste der Ansicht sind, dass sich die Systemqualität verbessert (<http://which.co.uk/home-and-garden/leisure/reviews/ns/best-and-worst-uk-train-companies/best-train-companies-overall/>).~~

Abstimmungsergebnis (Ziffern 3.5 und 3.6 gemeinsam zur Abstimmung gebracht und abgelehnt)

Ja-Stimmen: 27
Nein-Stimmen: 70
Enthaltungen: 7

Ziffer 3.11

Ändern:

Aufgrund von Artikel 63 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums haben die beiden Mitgesetzgeber die Kommission aufgefordert, einen Bericht "über die Umsetzung von Kapitel II" der Richtlinie vorzulegen, in dem es im Wesentlichen um die Unabhängigkeit und die Strukturen des Eisenbahnsektors in der EU geht. In diesem Bericht werden "die Entwicklung des Marktes einschließlich des Stands der Vorbereitungen für die weitergehende Öffnung des Schienenverkehrsmarktes für Personenverkehrsdienste beschr[ie]ben" und "die verschiedenen Modelle für die Organisation dieses Marktes sowie die Auswirkungen dieser Richtlinie auf Verträge für öffentliche Dienstleistungen sowie deren Finanzierung analysier[t]". Dabei hätte die Kommission auch "die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die immanenten Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten (Netzdichte, Passagierzahlen, durchschnittliche Reiseentfernung) berücksichtigen" sollen. Im vorliegenden Fall wurde in der Debatte, die in jüngster Zeit im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens für

die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets, aus der die Richtlinie 2012/34/EU hervorging, geführt wurde, über diese Frage entschieden, indem Regelungen getroffen wurden, die nach der Umsetzung in nationales Recht ihre volle Wirksamkeit entfalten dürften. Im Verlauf der Diskussionen ~~trat die Notwendigkeit zu Tage, den~~ wurde befürwortet, dass die Mitgliedstaaten die Organisation ihrer nationalen Systeme zu überlassen organisieren und eine integrierte Organisationsform der Produktion beizubehalten sollten, um eine Bündelung zu ermöglichen und die Zahl der wirtschaftlich abträglichen und die Sicherheit beeinträchtigenden Schnittstellen zu senken, sofern ihnen dies sinnvoll erscheint.

Abstimmungsergebnis (Ziffern 3.11, 3.12, 3.13 und 3.14 gemeinsam zur Abstimmung gebracht und abgelehnt)

Ja-Stimmen:	35
Nein-Stimmen:	67
Enthaltungen:	2

Ziffer 3.12

Streichen:

~~Bei einem spurgebundenen schienengeführten Verkehrssystem bringt die Trennung des Infrastrukturbetriebs in der Regel mehr Störungen als Vorteile mit sich, da der Betrieb stark verkompliziert wird, wodurch die Kosten steigen und die Dienstleistungsqualität abnimmt. Dies gilt insbesondere bei intensiv mit Mischverkehren genutzten Netzen.~~

Abstimmungsergebnis (Ziffern 3.11, 3.12, 3.13 und 3.14 gemeinsam zur Abstimmung gebracht und abgelehnt)

Ja-Stimmen:	35
Nein-Stimmen:	67
Enthaltungen:	2

Ziffer 3.13

Streichen:

~~Die Einführung technischer Neuerungen ist zeitaufwändiger und schwieriger. Innovationen, die häufig zugleich im ortsfesten (Infrastruktur) als auch im mobilen (Rollmaterial) Bereich stattfinden, werden gebremst. Die erhebliche Zunahme der Bürokratie und der Zahl unnötiger Schnittstellen führt zu höheren Betriebskosten und langwierigen Entscheidungsprozessen.~~

Abstimmungsergebnis (Ziffern 3.11, 3.12, 3.13 und 3.14 gemeinsam zur Abstimmung gebracht und abgelehnt)

Ja-Stimmen: 35
Nein-Stimmen: 67
Enthaltungen: 2

Ziffer 3.14

Ändern:

Darüber hinaus ~~besteht bei der~~ führt die Trennung der Funktionen der Infrastrukturbetreiber und derjenigen der Beförderungsunternehmen die Gefahr dazu, dass sich der Netz- oder Infrastrukturbetreiber zunehmend von den Endnutzern (Fahrgäste und Spediteure) und deren Anforderungen an die Dienstleistungsqualität (insbesondere die Pünktlichkeit) entfernt. Dies unterstreicht die Notwendigkeit einer guten Aufsichtsfunktion auf diesen Märkten. Innerhalb des Eisenbahnsystems muss also auch weiterhin eine Mittlerrolle vorgesehen werden, ohne die Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen des Infrastrukturbetreibers anzutasten.

Abstimmungsergebnis (Ziffern 3.11, 3.12, 3.13 und 3.14 gemeinsam zur Abstimmung gebracht und abgelehnt)

Ja-Stimmen: 35
Nein-Stimmen: 67
Enthaltungen: 2

Bisherige Ziffer 3.19

Ändern:

Eine Untersuchung der Lage des In Bezug auf den Schienengüterverkehrs hat sich die Deregulierung sehr unterschiedlich auf die einzelnen Mitgliedstaaten und Märkte ausgewirkt. In einigen ergibt ihrerseits in einer Vielzahl von Mitgliedstaaten, vor allem in Osteuropa, sind die jüngsten Entwicklungen äußerst problematischein katastrophales Bild. Dies liegt jedoch nicht an der Deregulierung an sich, sondern vor allem daran, dass die Modernisierung und der Ausbau der Schienenwege nicht mit dem Tempo der Modernisierung der Straßenverbindungen mithalten und dass die Eisenbahnen Trassenbenutzungsgebühren bezahlen müssen. In einigen anderen Ländern wurden die Dienstleistungen für die Kunden erheblich ausgebaut, so dass mehr Güter auf der Schiene befördert werden als zuvor. Allgemein hat sich der zunehmende Wettbewerb vor allem im Ganzzugverkehr positiv ausgewirkt. Dagegen ist der in Europa seit langem schon problembehaftete Einzelwagenladungsverkehr in den meisten Mitgliedstaaten weiter rückläufig, was zu Netzeffekten und zur Stilllegung wenig genutzter Schieneninfrastruktur führt. Hinzu kommt,

~~dass der Wettbewerb um die rentabelsten Verbindungen gewisse Verbesserungen für eine Reihe von Ganzzugsbedienungen bringt. Zum Teil geht dies jedoch zu Lasten des Einzelwagenladungsverkehrs, dessen Systeme mehr und mehr ausgedünnt werden. Dies kann eine industrielle Verödung ganzer Regionen bewirken und bringt Tausende LKWs wieder auf die Straße. Zahlreiche Akteure geben übrigens unumwunden zu, Aus der Mitteilung der Kommission geht deutlich hervor, dass die Deregulierung des EU-Schienengüterverkehrs nicht ausgereicht hat, um einen neuen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehrsmarkt zu schaffen. Einige Betreiber behaupten sogar, dass die Liberalisierung an sich in einer Reihe von Mitgliedstaaten keine einzige zusätzliche Tonne an Gütern auf die Schiene gebracht hat.~~

Abstimmungsergebnis

Ja-Stimmen:	39
Nein-Stimmen:	72
Enthaltungen:	3