



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 3.3.2004  
KOM(2004) 140 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION**

**Fortsetzung der Integration des europäischen Eisenbahnsystems – drittes  
Eisenbahnpaket**

## INHALT

1.	Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums - Zwischenbericht .....	3
1.1.	„Zweites Eisenbahnpaket“ und die Notwendigkeit einer Ausbildungsregelung für Triebfahrzeugführer .....	3
1.2.	Fortsetzung der Maßnahmen zur Schaffung des europäischen Eisenbahnraums nach dem angekündigten Zeitplan .....	5
2.	Mensch und Interoperabilität - ein gemeinsames Konzept für die Ausbildung von Fahrzeugführern .....	7
2.1.	Der Beruf des Fahrzeugführers - spezielle Qualifikation in einem sich wandelnden Umfeld.....	7
2.2.	Grundsätze der Zertifizierung .....	7
3.	Fahrgastrechte erhöhen die Attraktivität der Eisenbahn .....	8
3.1.	Unzureichender internationaler Rahmen.....	8
3.2.	Mindestrechte zur Erleichterung von Beschwerden der Reisenden.....	8
4.	Neue Initiativen im Personenverkehr .....	9
4.1.	Unterschiedliche Marktlage .....	9
4.2.	Geregelter Wettbewerb in einigen Marktsegmenten.....	10
5.	Mehr Qualität im Eisenbahngüterverkehr .....	11
5.1.	Ungleiche Leistungen, wartende Kunden .....	11
5.2.	Unterstützung der Beteiligten bei der Qualitätsverbesserung.....	11
Anhan	Stand der Umsetzung der Eisenbahnrichtlinie .....	12

## **1. SCHAFFUNG EINES INTEGRIERTEN EUROPÄISCHEN EISENBAHNRAUMS - ZWISCHENBERICHT**

Die Schaffung eines neuen europäischen Rechtsrahmens für den Eisenbahnverkehr schreitet voran, gemessen an den im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“<sup>1</sup> gesteckten Reformzielen. Eines dieser Ziele ist, die Wiederbelebung des Eisenbahnsektors in den Mittelpunkt der Strategie für eine langfristig vertretbare Mobilität zu rücken und zu diesem Zweck die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit der umweltfreundlicheren Verkehrsträger zu erhöhen. Außerdem soll erreicht werden, dass das Hauptaugenmerk in einem Verkehrssystem hoher Qualität den Kunden, insbesondere den Fahrgästen gilt.

Die Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG („erstes Eisenbahnpaket“) wurden bislang nur von etwa der Hälfte der Mitgliedstaaten in innerstaatliches Recht umgesetzt, obgleich der Termin hierfür der 15. März 2003 war (s. Tabelle im Anhang). Die Kommission hat gegen die Mitgliedstaaten, die ihre Umsetzungsmaßnahmen noch nicht notifiziert haben, ein Vertragsverletzungsverfahren beim Gerichtshof eingeleitet. Auch die neuen Mitgliedstaaten haben diese Richtlinien als „Acquis communautaire“ übernommen. Die Kommission hofft, dass sie überall in der 2004 erweiterten Europäischen Union wirksam angewendet werden können. Sie sind für die Reform des europäischen Eisenbahnsektors von wesentlicher Bedeutung, da sie den grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr für den Wettbewerb öffnen, einen präzisen, transparenten Rahmen für die Zuweisung von Infrastrukturkapazitäten und die Gebührenerhebung schaffen und in jedem Mitgliedstaat eine Aufsichtsbehörde erforderlich machen.

Die Integration des Eisenbahnsystems beruht auch auf einer Annäherung der technischen Spezifikationen, damit die Interoperabilität von Rollmaterial und Ausrüstungen gewährleistet ist. Aufgrund der Richtlinie 96/48/EG wurde 2002 eine Reihe verbindlicher Spezifikationen für die Hochgeschwindigkeitsbahnsysteme verabschiedet. In Zukunft geht es darum, die Arbeit für die übrigen Bahnsysteme fortzusetzen: Die Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems räumt jenen Teilsystemen den Vorrang ein, die für den grenzüberschreitenden Güterverkehr wichtig sind, wobei eine erste Reihe von Spezifikationen bis zum 20. April 2004 ausgearbeitet sein muss. Die Kommission erinnert daran, dass die Richtlinie 2001/60/EG von allen Mitgliedstaaten spätestens am 20. April 2003 hätte umgesetzt werden müssen und dass zu diesem Termin acht Mitgliedstaaten noch keine Umsetzungsmaßnahmen gemeldet hatten.

### **1.1. „Zweites Eisenbahnpaket“ und die Notwendigkeit einer Ausbildungsregelung für Triebfahrzeugführer**

Zur Vervollständigung dieses Rahmens hat die Kommission am 23. Januar 2002 eine Reihe von Vorschlägen („zweites Eisenbahnpaket“) zusammen mit einer Mitteilung unter dem Titel „Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnenraums“<sup>2</sup> vorgelegt. Die Vorschläge umfassten Folgendes:

---

<sup>1</sup> KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

<sup>2</sup> KOM(2002) 18 vom 23.1.2002.

- einen Vorschlag für eine **Richtlinie über Eisenbahnsicherheit**<sup>3</sup>, in der die wesentlichen Bestandteile der Sicherheitssysteme für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen festgelegt sind. Dadurch soll ein gemeinsames Sicherheitskonzept entwickelt und für die Aufstellung, den Inhalt und die Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigungen eine gemeinsame Regelung eingeführt werden. Außerdem soll wie in den übrigen Branchen der Grundsatz der Unabhängigkeit bei der technischen Untersuchung von Unfällen eingeführt werden.
- einen Vorschlag zur **Änderung der Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG**<sup>4</sup>, durch die im Wesentlichen eine schrittweise Ausdehnung des Interoperabilitätsgrundsatzes auf das gesamte Eisenbahnnetz erreicht werden soll.
- einen Vorschlag für eine **Verordnung zur Einrichtung einer europäischen Eisenbahnagentur**<sup>5</sup>, welche die Arbeiten zur Verbesserung der Interoperabilität und der Sicherheit technisch unterstützen soll. Zu ihren Aufgaben würde zum einen die Aufstellung gemeinsamer Sicherheitsnormen sowie die Entwicklung und Verwaltung eines Systems zur Überwachung der Sicherheitsleistungen und zum anderen das langfristige Management des Systems zur Aufstellung, Registrierung und Überwachung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität gehören.
- einen Vorschlag zur **Änderung der Richtlinie 91/440**<sup>6</sup>, durch den das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur auf die Güterbeförderungsdienste innerhalb eines Mitgliedstaates ausgedehnt und die Marktöffnung beschleunigt werden sollen.

Das Europäische Parlament und der Rat haben diese Vorschläge, deren Prüfung nahezu abgeschlossen ist, sehr begrüßt. Das zweite Eisenbahnpaket dürfte noch im ersten Quartal 2004 verabschiedet werden.

Während der Prüfung dieser Texte, insbesondere der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie und des Agenturprojekts, galt die besondere Aufmerksamkeit den Fragen der Ausbildung der Fahrzeugführer und des übrigen Zugpersonals. Zwar wurde schon im ersten Richtlinienentwurf über Eisenbahnsicherheit diese Frage behandelt, doch sollte sie in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sehr viel genauer geregelt werden. Aus diesem Grund hat sich die Kommission auf der Tagung des Rates „Verkehr“ am 28. März 2003 verpflichtet, das „zweite Eisenbahnpaket“ durch einen speziellen Vorschlag über die Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer zu vervollständigen. Das Europäische Parlament hat seinerseits seit Beginn der Prüfung der Vorschläge darauf hingewiesen, welche entscheidende Bedeutung es der Ausbildungsfrage beimisst und in seinen in zweiter Lesung vorgenommenen Abänderungen daran erinnert, dass die Entwicklung eines sicheren Eisenbahnsystems der Gemeinschaft die Schaffung harmonisierter Bedingungen für die Ausstellung von Fahrerlaubnissen für Fahrzeugführer und sonstiges Zugpersonal mit sicherheitsrelevanten Aufgaben erfordert<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> KOM(2002) 21 vom 23.1.2002.

<sup>4</sup> KOM(2002) 22 vom 23.1.2002.

<sup>5</sup> KOM(2002) 23 vom 23.1.2002.

<sup>6</sup> KOM(2002) 21 vom 23.1.2002.

<sup>7</sup> Abänderung 50 – Legislativentschließung des Europäischen Parlaments zu dem gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Eisenbahnsicherheit [A5-0325/2003](#) vom 22.10.2003.

Die Kommission hat daher unverzüglich mit der Vorbereitung und Abfassung eines Richtlinienvorschlags über eine Fahrerlaubnis für Fahrzeugführer begonnen. Dabei wurden alle Beteiligten, darunter die Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die Eisenbahnunternehmen und die Personalvertreter konsultiert. Auch die von den Sozialpartnern auf diesem Gebiet durchgeführten Arbeiten wurden berücksichtigt.

So ist die Kommission heute in der Lage, mit dieser Mitteilung einen umfassenden Vorschlag über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern im Personen- und Güterverkehr der Gemeinschaft zu unterbreiten.

## 1.2. Fortsetzung der Maßnahmen zur Schaffung des europäischen Eisenbahnraums nach dem angekündigten Zeitplan

In ihrer Mitteilung über das zweite Eisenbahnpaket<sup>8</sup> hatte die Kommission einen Zeitplan für die Maßnahmen vorgelegt, die im Weißbuch für die Zeit nach dem „zweiten Eisenbahnpaket“ vorgesehen waren. Nachstehend wird dieser Zeitplan mit dem Stand der Maßnahmen wiedergegeben.

Maßnahme und Zeitplan gemäß der Mitteilung „Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums“ vom 23. Januar 2002		Stand
<u>Maßnahme 1</u> Zur Schaffung eines umfassenden Systems von Qualitätsanreizen beabsichtigt die Europäische Kommission, rechtliche Maßnahmen und ergänzende freiwillige Maßnahmen vorzuschlagen.	<u>2002</u>	<i>Vorschlag zur Qualität des Gütertransports liegt bei</i>
<u>Maßnahme 2</u> Erweiterung des Anwendungsbereichs des Begriffs „Antragsteller“ (Richtlinie 2001/14/EG), damit mehr Unternehmen Kapazitäten der Eisenbahninfrastruktur buchen können.	<u>2003 / 2005</u>	<i>Gepprüft, aber beim zweiten Eisenbahnpaket nicht berücksichtigt</i>
<u>Maßnahme 3</u> Änderung der Richtlinie 2001/14/EG zwecks Erweiterung der Zuständigkeit der in Artikel 30 genannten Regulierungsstellen auf Leistungen für Eisenbahnunternehmen, um einen diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Einrichtungen zu gewährleisten.		<i>Noch nicht erfolgt; notwendig ist eine erste Bilanz der Tätigkeit dieser Regulierungsstellen</i>
<u>Maßnahme 4</u> Erarbeitung eines Plans für den europaweiten Einsatz des Systems ETCS/GSM-R (ERTMS).	<u>2002</u>	<i>Vorschlag für 2004 geplant</i>
<u>Maßnahme 5</u> Die Kommission wird einen Vorschlag unterbreiten, in	<u>2002</u>	<i>Vorschlag für 2004</i>

<sup>8</sup> KOM(2002) 18 vom 23.1.2002.

dem die Bedingungen festgelegt sind, unter denen sämtliche Eisenbahnunternehmen im Zuge der Änderung der für die Eisenbahn geltenden Versandverfahren von den Vereinfachungen des gemeinschaftlichen Zollgutversandverfahrens profitieren können.		<i>geplant</i>
<u>Maßnahme 6</u> Die Kommission wird Maßnahmen zur Verringerung der Lärmemissionen neuer Güterwagen vorschlagen.	<u>2003 / 2005</u>	<b>Technische Spezifikation für die Interoperabilität in Vorbereitung</b>
<u>Maßnahme 7</u> Die Kommission wird Maßnahmen zur Verringerung der Abgasemissionen neuer Diesellokomotiven vorschlagen.		<b>Richtlinie erlassen<sup>9</sup></b>
<u>Maßnahme 8</u> Die Kommission wird mit der Branche in einen Dialog eintreten, um diese zu freiwilligen Maßnahmen zur Verringerung der Lärm- und sonstigen Emissionen des bestehenden Rollmaterials anzuregen.	<u>2003 / 2005</u>	<b>Untersuchung im Gange</b>
<u>Maßnahme 9</u> Die Kommission wird eine schrittweise Liberalisierung des Marktes der grenzüberschreitenden Personenbeförderungsleistungen vorschlagen.		<b>Vorschlag liegt bei</b>
<u>Maßnahme 10</u> Die Kommission wird der Öffentlichkeit eine aktive Förderung der bestehenden Rechte der Reisenden sowie eine Verordnung zur Stärkung der Rechte der Reisenden vorschlagen.	<u>2002</u>	<b>Vorschlag liegt bei</b>

Daher wird heute vorgeschlagen, die Durchführung der angekündigten Maßnahmen durch vier neue Vorschläge fortzusetzen:

- Vorschlag für eine Richtlinie über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen betrautem Zugpersonal im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft
- Vorschlag für eine Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr

---

<sup>9</sup> Richtlinie 2002/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates von 9. Dezember 2002 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte, ABl. L 35 vom 11.2.2003.

- Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs)
- Vorschlag für eine Verordnung über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr.

## **2. MENSCH UND INTEROPERABILITÄT - EIN GEMEINSAMES KONZEPT FÜR DIE AUSBILDUNG VON FAHRZEUGFÜHRERN**

### **2.1. Der Beruf des Fahrzeugführers - spezielle Qualifikation in einem sich wandelnden Umfeld**

Das gute Ausbildungsniveau und die berufliche Qualifikation der 200 000 Triebfahrzeugführer, die in der erweiterten Europäischen Union Dienst tun, ist ein wichtiger Faktor für die hohe Sicherheit des Eisenbahnverkehrs. Aus diesem Grund stehen die Ausbildung und Qualifikation der Fahrzeugführer im Mittelpunkt des Sicherheitsmanagements der Eisenbahnunternehmen. Eine Zertifizierung der Fahrzeugführer ist daher für ein Eisenbahnunternehmen unumgänglich, wenn es eine Sicherheitsbescheinigung erhalten will, die ihm die Fahrt auf den Eisenbahnstrecken gestattet.

Ein Fahrzeugführer muss über zweierlei Qualifikationen verfügen: Zu der für den Beruf des Fahrzeugführers erforderlichen allgemeinen Qualifikation müssen Fachkenntnisse über die befahrene Strecke, das eingesetzten Rollmaterial sowie über die Betriebsverfahren des Eisenbahnunternehmens, für das er arbeitet, hinzukommen.

Die Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrsmarktes und die Fortschritte bei der Interoperabilität werden den Triebfahrzeugführern nach und nach neue Aussichten eröffnen. Sie werden in immer größerer Zahl Grenzen überschreiten und im Netz eines anderen Mitgliedstaates fahren müssen. Wie einige erfolgreiche Beispiele zeigen, die aufgrund von Vereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen durchgeführt wurden, lässt sich die Leistung des Eisenbahnverkehrs durch den grenzüberschreitenden Einsatz von Fahrzeugführern, bei dem der erzwungene Halt an der Grenze vermieden wird, - bei entsprechender Ausbildung - erheblich verbessern.

Für die künftige Ausübung des Fahrzeugführerberufs in einem integrierten europäischen Eisenbahnraums ist es wichtig, schon heute ein Zertifizierungsverfahren vorzusehen, das die für die Führung eines Zugs erforderlichen Fachkenntnisse bescheinigt und gleichzeitig den Verkehr vereinfacht und die Mobilität der Fahrzeugführer erhöht.

### **2.2. Grundsätze der Zertifizierung**

Die Zertifizierung muss klar und deutlich zwischen zweierlei Qualifikationen unterscheiden.

Die allgemeinen Kenntnisse, sozusagen die Grundausbildung, sind an die betreffende Person gebunden. Sie beziehen sich nicht auf eine spezielle Infrastruktur oder ein besonderes Netz. Sie müssen im ganzen Gebiet der Gemeinschaft anerkannt und

gültig sein. Ihre Anerkennung muss durch eine dem betreffenden Fahrzeugführer erteilte Fahrerlaubnis beglaubigt werden.

Die besonderen Kenntnisse beziehen sich auf eine bestimmte Fahrt. Sie umfassen Kenntnisse der Strecke, des eingesetzten Rollmaterials sowie der Betriebsverfahren eines bestimmten Eisenbahnunternehmens. Die Anerkennung solcher Kenntnisse kann sich infolgedessen nur auf eine bestimmte Umgebung beschränken.

Der Richtlinienvorschlag beruht auf diesen einfachen Grundsätzen. Für den ersten Teil sieht er ein einheitliches, in der ganzen Gemeinschaft gültiges Dokument vor und für den zweiten Teil eine Reihe von Bescheinigungen. Um Dienst zu tun, wird daher ein Fahrzeugführer im Besitz einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung (oder mehrerer Bescheinigungen) je nach Arbeitgeber, Fahrstrecke und Zug sein müssen

### **3. FAHRGASTRECHTE ERHÖHEN DIE ATTRAKTIVITÄT DER EISENBAHN**

#### **3.1. Unzureichender internationaler Rahmen**

Die Fahrgastrechte sind neben Pünktlichkeit und Sicherheit ein wesentliches Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels. Wie das Beispiel mehrerer Mitgliedstaaten zeigt, können Maßnahmen der Eisenbahnunternehmen zur Stärkung der Fahrgastrechte (bezüglich Verspätungen, Rückerstattungen usw.) die Attraktivität und das Image dieses Verkehrsmittels erhöhen. Wenn der Reisende darauf vertrauen kann, dass mit dem Kauf der Fahrkarte seine Rechte anerkannt werden, gewinnt die Eisenbahn für ihn an Attraktivität. In den einzelnen Mitgliedstaaten gibt es zahlreiche Beispiele für bewährte Verfahren.

Dennoch steht ein Reisender im internationalen Verkehr zuweilen vor größeren Schwierigkeiten, wenn sich die Eisenbahnunternehmen die Verantwortung gegenseitig zuschieben. Der internationale Rahmen, der in einem internationalen Übereinkommen (IÜP<sup>10</sup>) besteht, reicht nicht aus. Dieses Übereinkommen regelt im Wesentlichen die Beziehungen zwischen Eisenbahnunternehmen (und nicht zwischen dem Fahrgast und den Eisenbahnunternehmen). Zudem ist der Schutz, den das IÜP vorschreibt, relativ gering. Und schließlich schafft das IÜP als internationales Übereinkommen kein für den Reisenden direkt geltendes Recht. Daher muss ein mit dem IÜP zu vereinbarenden gemeinschaftlicher Rahmen geschaffen werden, der die Fahrgäste jedoch besser schützt und diesen vor allem einen genaueren Überblick über ihre Rechte und Rechtsmittel gestattet.

#### **3.2. Mindestrechte zur Erleichterung von Beschwerden der Reisenden**

Der Zugang zu Informationen, einschließlich Tarifinformationen, stellt ebenso wie die Möglichkeit, ohne Probleme eine Fahrkarte für grenzüberschreitende Fahrten zu kaufen, das Minimum dessen dar, was für die Attraktivität der Eisenbahndienste notwendig ist. Darüber hinaus muss eine Grundlage für die Übernahme der Verantwortung bei Unfällen oder Zwischenfällen, die sich während der Fahrt oder

---

<sup>10</sup> Das IÜP (Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr) bildet den Anhang A des Übereinkommens über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls von Wilna vom 3. Juni 1999. Die Texte finden sich unter: [www.otif.org](http://www.otif.org).



bei einer Verspätung ereignen, geschaffen werden. Ebenso notwendig ist es, das Prinzip der Ausgleichszahlung einzuführen und dafür je nach Art der Fahrt eine Untergrenze festzulegen. Die verschiedenen Beschwerdewege und die Behandlung von Beschwerden müssen präzisiert werden, damit die Reisenden leichter Schritte unternehmen könnten. Auch die besonderen Bedürfnisse von Personen eingeschränkter Mobilität müssen berücksichtigt werden.

Dieser Rahmen, der dem Schutz der Fahrgastrechte dient, wird mit der Liberalisierung bestimmter Segmente des Dienstleistungsmarktes noch wichtiger. Die Liberalisierung und die gleichzeitige Schaffung eines Rahmens für Fahrgastrechte dürfte für eine erfreuliche Entwicklung in der Qualität und Attraktivität der internationalen Eisenbahnverkehrsdienste im Vergleich zu den konkurrierenden Verkehrsträgern sorgen, vor allem dem Luftverkehr, der über einen immer präziser werdenden Rahmen zum Schutz der Fahrgastrechte verfügt.

#### **4. NEUE INITIATIVEN IM PERSONENVERKEHR**

##### **4.1. Unterschiedliche Marktlage**

Der Eisenbahnpersonenverkehr stellt keinen homogenen, sondern einen zersplitterten Markt dar. Jedes Jahr werden in der Europäischen Union (EU 25) 6 Milliarden Fahrgäste befördert, die meisten im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr, der zum großen Teil aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durchgeführt und aus diesem Grund mit öffentlichen Geldern unterstützt wird.

Der Gerichtshof hat vor kurzem in einer Rechtssache<sup>11</sup> daran erinnert, dass diese Dienstleistungen aufgrund der Verordnung Nr. 1191/69 erbracht werden müssen, deren - von der Kommission bereits vorgeschlagene<sup>12</sup> - Modernisierung so notwendig wie nie zuvor ist.

Im Interregionalverkehr und Inlandsfernverkehr sieht die Lage völlig anders aus. Die Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in mehreren Mitgliedstaaten und die Aussicht auf einen Zusammenschluss der Hochgeschwindigkeitsnetze zu einem transeuropäischen Netz bis zum Jahr 2010 dürften die Rahmenbedingungen für diese Verkehrsleistungen verändern und ihren internationalen Charakter noch betonen.

Heutzutage entfällt auf Zugreisende im internationalen Verkehr nach Schätzungen anhand des Fahrkartenverkaufs rund 10 % des Umsatzes der Eisenbahnunternehmen im Personenverkehr (2,4 Mrd. €)<sup>13</sup>. Hierbei handelt es sich um internationale Strecken, bei denen die Reisenden mindestens eine Grenze überschreiten. Im Allgemeinen befördern die internationalen Züge auch Reisende innerhalb desselben Mitgliedstaats (Kabotage). Der Anteil dieses Verkehrs schwankt, ist aber häufig sehr hoch. So sind die Züge, die zwischen Brüssel und Köln verkehren, zwischen Brüssel und Lüttich voll besetzt, aber zwischen Lüttich und Köln deutlich weniger. Die Zahl der Züge, die innerhalb eines Mitgliedstaats keine Zwischenhalte einlegen, ist äußerst gering und beschränkt sich auf einige Hochgeschwindigkeitsverbindungen.

---

<sup>11</sup> Entscheidung des Gerichtshofs vom 24.7.2003 in der Rechtssache C-280/00 („Altmark“)

<sup>12</sup> KOM 2002 (107) vom 21.2.2002, ABl. C 151 E vom 25.6.2002, S. 146.

<sup>13</sup> In Ländern geringer Ausdehnung ist dieser Anteil wesentlich höher: Luxemburg 70 %, Belgien 33 %, Österreich 17 %.

## 4.2. Geregelter Wettbewerb in einigen Marktsegmenten

Für die Liberalisierung des Marktes existieren zwei Modelle nebeneinander. Zum einen besteht die Möglichkeit, im Wege des Wettbewerbs einen Auftrag über Verkehrsdienste aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu vergeben, wobei im Bedarfsfall für eine gewisse Zeit ein Alleinrecht eingeräumt und gegebenenfalls ein Ausgleich gezahlt wird. Dieses Modell eignet sich sehr gut für Beförderungsdienste im Vorort- und Regionalverkehr. Es ist Grundlage des Kommissionsvorschlags zur Modernisierung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des öffentlichen Sektors.

Das zweite Modell sieht – wie für den Eisenbahngüterverkehr – vor, Unternehmen, die Dienste anbieten wollen, den Zugang zur Infrastruktur zu ermöglichen. Allerdings reicht die Gewährung des Zugangsrechtes nicht aus, um sofort einen Wettbewerb auszulösen. Denn die potenziellen Wettbewerber müssen, bevor sie Dienstleistungen erbringen können, über Folgendes verfügen:

- Rollmaterial und Fahrzeugführer, die in den Mitgliedstaaten, in denen sie tätig werden wollen, fahren dürfen,
- die Genehmigung eines Mitgliedstaats zur Ausübung ihrer Tätigkeit als Eisenbahnunternehmen,
- eine Sicherheitsbescheinigung der nationalen Sicherheitsbehörde jedes Mitgliedstaates, durch den sie fahren wollen,
- die zugewiesene Infrastrukturkapazität (für den Linienverkehr muss die Kapazität bei dem Infrastrukturbetreiber etwa ein Jahr vor Aufnahme der Tätigkeit beantragt werden).

Das zweite Liberalisierungsmodell, das den freien Zugang zur Infrastruktur vorsieht, eignet sich besser für den Fernverkehr oder besondere Dienste, bei denen kommerzielle Innovationen einen neuen Kundenkreis anziehen dürften (Sonderzüge, Autozüge usw.).

Auch das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz, das 2010 fertig gestellt sein soll, könnte für neue, im Wettbewerb angebotene Dienste sorgen.

Aus diesem Grund zielt der heutige Vorschlag darauf ab, die Vielfalt der Marktsegmente dadurch zu berücksichtigen, dass eine klare und einfache Verbindung hergestellt wird zwischen dem Bereich, der durch einen Vertrag über Leistungen aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes (im Sinne der Verordnung Nr. 1191/69) geregelt ist, und jenem Bereich, der für neue Initiativen offen ist. Der Vorschlag sieht vor, alle internationalen Verkehrsdienste am 1. Januar 2010 für den Wettbewerb zu öffnen, ausgenommen Verkehrsdienste zwischen zwei Orten, die Gegenstand eines Vertrags über Leistungen aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sind.

Dieses schrittweise Vorgehen sorgt für ein Gleichgewicht zwischen der notwendigen Sicherstellung von Verkehrsdiensten zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (innerhalb eines zurzeit aktualisierten Rahmens) und der Öffnung der übrigen Verkehrsdienste für neue Initiativen.

## **5. MEHR QUALITÄT IM EISENBAHNGÜTERVERKEHR**

### **5.1. Ungleiche Leistungen, wartende Kunden**

Trotz zahlreicher ermutigender Initiativen hat die durchschnittliche Leistung im Eisenbahngüterverkehr noch nicht den von den Kunden erwarteten Stand erreicht. Mehrere erfolgreiche Beispiele zeigen jedoch, dass qualitativ hoch stehende Dienstleistungen möglich sind und neue Verkehrsdienste für die Eisenbahn gewonnen werden können, wenn die Organisation auf internationalen Strecken verbessert wird, die Beteiligten in die Verantwortung einbezogen werden und mit den Kunden ein ernsthafter Dialog über die Qualität der Dienste geführt wird. Trotz dieser vielen positiven Zeichen für eine Erneuerung hat ein großer Teil der Branche noch Schwierigkeiten, solche Verbesserungen vorzunehmen. In den letzten Jahren haben sich die Dienstleistungen in einigen Fällen sogar verschlechtert, sodass wichtige Kunden abgewandert sind. Die vor zwei Jahren in der Mitteilung „Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums“<sup>14</sup> angestellte Analyse gilt daher nach wie vor.

### **5.2. Unterstützung der Beteiligten bei der Qualitätsverbesserung**

Die von der Kommission vorgeschlagene Initiative soll nicht die der Vertragsfreiheit ersetzen. Im Gegenteil, Kunden und Eisenbahnunternehmen wird geraten, je nach ihren Bedürfnissen die besten Systeme zur Qualitätsüberwachung und -verbesserung einzuführen, die es für die einzelnen Arten von Verkehrsleistungen gibt. Der Vorschlag soll vielmehr eine gemeinsame Basis für den Fall darstellen, dass es einem Eisenbahnunternehmen und seinen Kunden nicht gelingt, ein spezielles Qualitätsverbesserungssystem einzuführen.

Zu diesem Zweck sieht der Vorschlag die obligatorische Aufnahme von Mindestklauseln in die Transportverträge vor, wenn diese gültig sein sollen. Die Klauseln schreiben den Vertragsparteien u.a. vor, für den Fall einer Verspätung oder einer Beschädigung der transportierten Güter eine Entschädigung vorzusehen. Außerdem sind in der Richtlinie Mindestbeträge als Ausgleich für Verspätungen festgesetzt: Die Vertragsparteien müssen den Betrag einvernehmlich im Transportvertrag festlegen, aber um einen angemessenen wirtschaftlichen Anreiz zu schaffen, darf die Entschädigung nicht weniger als 5 % des Transportpreises betragen.

Nach Auffassung der Kommission stellt dieser Vorschlag, demzufolge die Eisenbahnunternehmen und ihre Kunden das Qualitätsmanagement vertraglich zu regeln haben, einen starken Anreiz für dieselben dar.

---

<sup>14</sup> KOM(2002) 18 vom 23.1.2002.

## Anhang

### Stand der Umsetzung der Eisenbahnrichtlinie

Die Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG mussten bis zum 15. März 2003 in nationales Recht umgesetzt werden. Stand am 15. Dezember 2003:

Mitgliedstaaten, die Umsetzungsmaßnahmen notifiziert haben	Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Niederlande, Portugal, Spanien,
Mitgliedstaaten, die Maßnahmen zur Umsetzung eines Teils der drei Richtlinien notifiziert haben	Irland, Luxemburg
Mitgliedstaaten, die keine Umsetzungsmaßnahmen notifiziert haben	Deutschland, Griechenland, Österreich, Schweden, Vereinigtes Königreich

Allerdings haben von den fünf Mitgliedstaaten, die bis heute keine Umsetzungsmaßnahmen notifiziert haben, vier (Deutschland, Österreich, Schweden und das Vereinigte Königreich) bereits ihren Güterverkehrsmarkt aufgrund einzelstaatlicher Rechtsvorschriften für den Wettbewerb geöffnet.

Die Richtlinie 2001/16/EG und musste bis zum 20. April 2003 umgesetzt werden. Stand am 15. Dezember 2003:

Mitgliedstaaten, die Umsetzungsmaßnahmen notifiziert haben	Belgien, Dänemark, Finnland, Luxemburg, Niederlande, Portugal, Spanien
Mitgliedstaaten, die keine Umsetzungsmaßnahmen notifiziert haben	Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Irland, Österreich, Vereinigtes Königreich, Schweden

Die Kommission hat gegen die Mitgliedstaaten, die noch keine Umsetzungsmaßnahmen notifiziert haben, ein Vertragsverletzungsverfahren beim Gerichtshof eingeleitet.