

# Qualität im europäischen Eisenbahnverkehr: Die Kommission schlägt vor, den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr 2010 für den Wettbewerb zu öffnen

---

Reference: IP/04/291 Date: 03/03/2004

HTML: [EN](#) [FR](#) [DE](#) [DA](#) [ES](#) [NL](#) [IT](#) [SW](#) [PT](#) [FI](#) [EL](#)

PDF: [EN](#) [FR](#) [DE](#) [DA](#) [ES](#) [NL](#) [IT](#) [SW](#) [PT](#) [FI](#) [EL](#)

DOC: [EN](#) [FR](#) [DE](#) [DA](#) [ES](#) [NL](#) [IT](#) [SW](#) [PT](#) [FI](#) [EL](#)

IP/04/291

Brüssel, den 3. März 2004

Qualität im europäischen Eisenbahnverkehr: Die Kommission schlägt vor, den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr 2010 für den Wettbewerb zu öffnen

*Mit dem heute vorgelegten „dritten Eisenbahnpaket“ schlägt die Kommission vor, die Reform des Eisenbahnsektors weiter voranzutreiben, indem der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr innerhalb der Europäischen Union für den Wettbewerb geöffnet wird. Damit beabsichtigt die Kommission, die Integration des europäischen Schienenverkehrsraums zu vollenden und einem mehr als je nötigen Verkehrsträger auf diese Weise neuen Schub zu verleihen. Die Kommission schlägt auch vor, die Rechte der Fahrgäste im internationalen Verkehr zu stärken, ein System zur Zertifizierung von Triebfahrzeugführern zu schaffen und die Qualität mit Schienengüterverkehr zu verbessern. „Im Jahr 2010 wird der Zusammenschluss des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz abgeschlossen sein und es werden sich neue Verkehrsdienste auf wettbewerblicher Grundlage entwickeln können. Der Wettbewerbsdruck der Billigfluganbieter ist im internationalen Schienenpersonenverkehr bereits Realität. Die Eisenbahnen müssen zeitgemäße Modelle entwickeln, und jetzt ist es ohne Zweifel an der Zeit, neue Initiativen zu ermöglichen“, so Loyola de Palacio, Vizepräsidentin der Europäischen Kommission und zuständig für Energie und Verkehr. „Dieser Vorschlag ist ehrgeizig, aber realistisch: Mit dem Zeithorizont 2010 geben wir allen Unternehmen ein klares Ziel vor, auf das sie sich vorbereiten können.“*

Die Kommission hat eine Reihe neuer Vorschläge für Rechtsvorschriften vorgelegt, die die Wiederbelebung des Eisenbahnsektors wie im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“<sup>(1)</sup> angekündigt bezwecken.

## Marktöffnung

Nach dem Vorschlag sollen Eisenbahnunternehmen, die über die erforderliche Genehmigung und Sicherheitsbescheinigung verfügen, ab dem 1. Januar 2010 grenzüberschreitende Verkehrsdienste innerhalb der Gemeinschaft durchführen können. So könnten beispielsweise Verkehrsdienste wie Thalys und Eurostar künftig Konkurrenz bekommen. Diese weitere Etappe bei der Schaffung eines Binnenmarkts für Eisenbahnverkehrsdienste kommt zu einem Zeitpunkt, da die

klassischen internationalen Eisenbahnverkehrsdienste durch den wachsenden Druck der Billigfluganbieter in Bedrängnis geraten. Neue unternehmerische Initiativen sollten dem Sektor wieder Elan verleihen.

Um realistische wirtschaftliche Bedingungen für den Ausbau dieser Dienste zu schaffen wird vorgeschlagen, die Möglichkeit zuzulassen, Fahrgäste an Bahnhöfen auf der internationalen Strecke aufzunehmen und abzusetzen, also auch zwischen zwei Bahnhöfen in ein und demselben Mitgliedstaat zu befördern. Vor diesem Hintergrund sind auch angemessene Vorkehrungen vorgesehen, um das wirtschaftliche Gleichgewicht von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten zu schützen, die davon beeinträchtigt werden könnten, ohne jedoch die Betriebsbedingungen neuer internationaler Verkehrsbetreiber übermäßig einzuschränken.

Bei einer 2003 durchgeführten Umfrage<sup>(2)</sup> in den fünfzehn Mitgliedstaaten stimmten 70 % der Befragten der Aussage zu: „Wenn die Sicherheitsnormen eingehalten werden, ist der Wettbewerb das beste Mittel, die Effizienz des Eisenbahnverkehrs zu steigern.“ Dieser Ansatz wurde wiederholt auch vom Europäischen Parlament vertreten, insbesondere bei den Abstimmungen zum ersten Eisenbahnpaket 1999 und zum zweiten Eisenbahnpaket 2003. Im Oktober 2003 hat das Europäische Parlament eine Abänderung verabschiedet, in der die Öffnung aller Schienenpersonenverkehrsdienste, sowohl im Inland als auch grenzüberschreitend, zum 1. Januar 2008 gefordert wurde<sup>(3)</sup>. In ihrer Stellungnahme zu diesen Abänderungen führte die Kommission aus, dass diese Frage in einem besonderen Vorschlag behandelt werden sollte, bei dem die geltenden Rechtsvorschriften zu gemeinwirtschaftlichen Verträgen berücksichtigt werden können, um Unstimmigkeiten zu vermeiden. Die Kommission legt daher heute einen besonderen Vorschlag zur Marktöffnung im Schienenpersonenverkehr vor, der durch Maßnahmen zum Schutz der Fahrgastrechte flankiert wird.

#### **Mehr Rechte für die Fahrgäste**

Wie bereits im Luftverkehr, wo die Rechte der Fluggäste bei Überbuchungen und Verspätungen besser geschützt werden, schlägt die Kommission vor, im Eisenbahnsektor Rechtsvorschriften zum Schutz der Fahrgäste im internationalen Verkehr zu erlassen. Es handelt sich um den Vorschlag für eine Verordnung, mit der Mindestvorschriften für die Information der Fahrgäste vor und während der Reise, für die Vorgehensweise bei Verspätungen, die Beschwerdebearbeitung und die Betreuung von Personen eingeschränkter Mobilität festgelegt werden. Diese Verordnung stellt eine Grundlage dar, von der ausgehend dazu aufgerufen wird, vorteilhaftere Maßnahmen auf freiwilliger Basis zwischen der Branche und den Fahrgastorganisationen zu vereinbaren.

#### **Zertifizierung der Triebfahrzeugführer**

Zu den heute vorgelegten Maßnahmen gehört auch der Entwurf einer Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern. Diese in enger Zusammenarbeit mit der Branche und den Sozialpartnern ausgearbeitete Rechtsvorschrift sieht ein Verfahren vor, mit dem die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten bezüglich Ausbildung, Bewertung und Anerkennung der Befähigung von Triebfahrzeugführern und sonstigem Zugpersonal, das Sicherheitsaufgaben wahrnimmt, besser definiert werden können.

Triebfahrzeugführer müssen künftig über eine Zertifizierung verfügen, die durch einen ihnen persönlich ausgestellten Führerschein nachgewiesen wird, mit dem die allgemeinen Fähigkeiten bescheinigt werden und der in der gesamten Gemeinschaft gilt. Zu diesem Führerschein kommt eine ergänzende Bescheinigung, die vom Eisenbahnunternehmen ausgestellt wird und die besondere Ausbildung für die befahrenen Strecken, das eingesetzte Material und die für das jeweilige Unternehmen spezifischen Betriebs- und Sicherheitsverfahren bescheinigt.

#### **Hochwertiger Schienengüterverkehr**

Für den Bereich des Güterverkehrs hat die Kommission den Entwurf einer

Verordnung vorgelegt, mit dem Mindestqualitätsklauseln in Verträgen zwischen Eisenbahnunternehmen und ihren Kunden eingeführt werden sollen, was bereits als vorbildliche Praxis in der Branche gilt. Der genaue Inhalt der Qualitätsvereinbarungen ist den Parteien nach dem Grundsatz der Vertragsfreiheit überlassen, doch wird vorgeschlagen, Qualitätsmerkmale systematisch zu erörtern und in den Verträgen zu berücksichtigen. Die mangelnde Qualität von Schienengüterverkehrsdiensten, besonders im grenzüberschreitenden Verkehr unter Beteiligung mehrerer Eisenbahnunternehmen auf derselben Strecke, ist der Attraktivität der Eisenbahn als Verkehrsträger abträglich und stellt derzeit eine der Hauptursachen dar, auf die sich der stete Rückgang des Marktanteils der Eisenbahn zurückführen lässt, der mittlerweile weniger als 8 % beträgt (gegenüber 40 % in den USA).

Der Wettbewerb wird im Laufe der Zeit einen starken Druck zugunsten einer Qualitätsverbesserung ausüben, doch vollzieht sich die tatsächliche Öffnung des europäischen Schienengüterverkehrsmarkts nicht rasch genug. Auf die neu eintretenden Unternehmen entfallen nur 3 bis 4 % des Markts, und in mehreren Mitgliedstaaten gibt es überhaupt noch keine neuen Wettbewerber. 2003 ist das auf der Schiene beförderte Güteraufkommen<sup>(4)</sup> gegenüber 2002 in der Hälfte der Mitgliedstaaten zurückgegangen, in der Europäischen Union insgesamt um 1 %. In den letzten zehn Jahren hat das Verkehrsaufkommen insgesamt volumenmäßig um 30 % zugenommen (38 % im Straßenverkehr), während der Eisenbahnverkehr stagnierte (3 % Steigerung). Grund für die Abkehr vom Schienenverkehr sind hauptsächlich mangelnde Zuverlässigkeit und Qualität.

#### **Hintergrund**

Diese Maßnahmen vervollständigen den bestehenden Rechtsrahmen, der seit dem ersten Eisenbahnpaket 2001 geschaffen wurde, sowie die Maßnahmen des zweiten Eisenbahnpakets, das sich derzeit der Verabschiedung nähert (Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr, Eisenbahnagentur, Marktöffnung im Schienengüterverkehr). Das erste Eisenbahnpaket machte die geregelte Öffnung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs möglich. Es gilt seit dem 15. März 2003. Mit dem zweiten Paket soll diese Öffnung beschleunigt werden und auf den inländischen Güterverkehr (Kabotage) ausgedehnt werden. Außerdem wird dank mehrerer spezifischer Richtlinien und der Einrichtung der Europäischen Agentur für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr mit Sitz in Valenciennes (Frankreich) die Sicherheit gestärkt und eine größere Interoperabilität ermöglicht. Dieses zweite Paket ist zurzeit Gegenstand eines Vermittlungsverfahrens zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament.

#### **ANNEX**

#### **Regulation on International Rail Passengers' Rights and Obligations : main elements of the Commission proposal**

#### **Die Graphik finden sie im PDF und WORD PROCESSED Dokument**

(1) KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

(2) Eurobarometer 59.2, Befragung vom Frühjahr 2003.

(3) Legislativentschließung des Europäischen Parlaments zum gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf die Annahme der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, angenommen am 23. Oktober 2003 (8011/3/2003 - C5-0295/2003 - 2002/0025(COD))

(4) In Tonnenkilometern.