



Europäische Kommission



"Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums"

Kurze Präsentation der von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen

Januar 2002





Warum neue Maßnahmen?

Notstand im Eisenbahnsektor

Der Marktanteil der Schiene nimmt besonders im Güterverkehr stetig ab. Die Qualität lässt nach wie vor sehr zu wünschen übrig.

Güterverkehr	
1970	21 %
1998	8 %

Das Weißbuch "Verkehr"

Mit seinen Kapazitätsreserven und seinen geringen Schadstoffemissionen ist der Schienenverkehr eines der Schlüsselemente im Kampf gegen die **Verkehrsüberlastung**, die den Verkehrssektor lähmt und die Union 1 % des BIP kostet.

Daher wurde im Weißbuch "Verkehr" die **Wiederherstellung des Gleichgewichts der Verkehrsträger**, insbesondere die **Neubelebung des Schienenverkehrs**, zur Priorität erhoben.





Wie lässt sich der Schienenverkehr neu beleben?

Das Aktionsprogramm des Weißbuchs

Die Kommission sieht drei Arten von Maßnahmen vor:

- Einführung einer **Regelung zur gerechten Tarifierung** für alle Verkehrsträger
- **Transeuropäische Verkehrsnetze:** höchster Vorrang für den Schienenverkehr, neue große Schienenverkehrsprojekte
- **Begründung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums**

künftiger
Vorschlag

Vorschlag
von Oktober
2001

Darum geht es in
diesem neuen
Paket ...





Europäischer Eisenbahnraum: Fortschritte

Das "Infrastrukturpaket"

Die bisherigen Fortschritte



15.03.2001: Inkrafttreten der Richtlinien

2001/12 - Zugangsrechte
2001/13 - Genehmigungen
2001/14 - Fahrwegkapazität

Die Mitgliedstaaten müssen vor dem 15. März 2003

- Die grenzüberschreitenden Güterverkehrsdienste auf dem transeuropäischen Verkehrsnetz und 2008 auf dem gesamten Netz **öffnen**.
- Entscheidungsbefugnisse zur Gewährleistung eines gerechten Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur **Betreibern** übertragen, die von den Eisenbahnunternehmen **unabhängig** sind, sowie Regulierungsstellen einrichten.
- Eine **transparente Regelung** für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur schaffen.





Europäischer Eisenbahnraum: Schwachpunkte

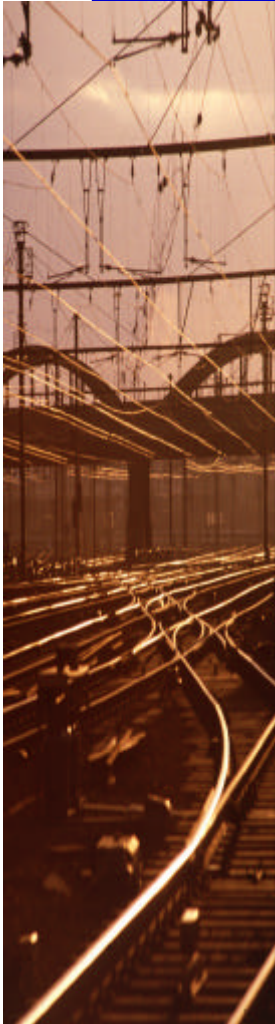
Bestehende Mängel des Rechtsrahmens sind zu beseitigen

- **Fehlende Interoperabilität.** Im Hochgeschwindigkeitsverkehr sind Fortschritte zu verzeichnen. Jetzt müssen auf dem übrigen Netz insbesondere im Güterverkehr Fortschritte erzielt werden. **Die Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit ist Stückwerk.**
 - Sie beruht auf einzelstaatlichen Vorschriften, es gibt keine gegenseitige Anerkennung.
 - **Langsame und unvollständige Marktöffnung.** Sie beschränkt sich nur auf die grenzüberschreitenden Güterverkehrsdienste und gilt erst 2008 auf dem gesamten Netz.
- ➔ **Diese Schwachstellen sind der Qualität der Schienenverkehrsdienste abträglich.**





Ziele des neuen Eisenbahnpakets



Rasche Begründung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums

Die Kommission schlägt vor, die Vorschriften für den Eisenbahnsektor unverzüglich um fünf neue Instrumente zu ergänzen, deren Ziel die Verbesserung der Sicherheit und Interoperabilität und die Öffnung des Schienengüterverkehrsmarktes ist.

Erster Teil dieser Präsentation (7-12)

Eröffnung der Debatte über zusätzliche Maßnahmen zur Steigerung der Qualität

Die Kommission plant Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des Schienengüter- und -personenverkehrs.

Zweiter Teil dieser Präsentation (13-15)





Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums

Integrierter Eisenbahnraum 1/6

Fünf neue Vorschläge für Rechtsakte:

- **Entwicklung eines gemeinsamen Eisenbahnsicherheitskonzepts.**
Richtlinienentwurf.
- **Weiterentwicklung der Grundprinzipien der Interoperabilität.**
Vorschlag zur Änderung der Richtlinien 96/48 und 2001/16.
- **Schaffung eines effizienten Lenkungsinstrumentes: die europäische Eisenbahnagentur.** *Verordnungsentwurf.*
- **Vollendung des Binnenmarktes für den Schienengüterverkehr.**
Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über die Marktöffnung 91/440.
- **Klärung des Verhältnisses der Gemeinschaft zur OTIF.**
Empfehlung für einen Beschluss des Rates.

Diese fünf Maßnahmen werden auf den folgenden Seiten näher erläutert.





Ein gemeinsames Eisenbahnsicherheitskonzept

Integrierter Eisenbahnraum 2/6

Vorschlag für eine Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit

Vier Hauptziele.

- **Klärung der Zuständigkeiten:** Schaffung einzelstaatlicher Stellen, Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsverfahren.
- **Sicherheitsvorschriften und Marktöffnung miteinander in Einklang bringen:** Verfahren zur Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen als Voraussetzung für den Zugang zum Netz, Festlegung gemeinsamer Sicherheitsziele.
- **Transparenz und Informationsaustausch.** Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsindikatoren.
- **Untersuchung von Unfällen und Zwischenfällen.** Einrichtung unabhängiger Untersuchungsstellen.





Weiterentwicklung der Grundprinzipien der Interoperabilität

Integrierter Eisenbahnraum 3/6

Vorschlag zur Änderung der Interoperabilitätsrichtlinien

Drei Hauptziele.

*Richtlinien 96/48 und
2001/16.*

- **Arbeitsmethoden: Lehren aus den ersten vier Jahren der Arbeiten ziehen**
Die bei den Arbeiten zur Aufstellung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gewonnenen Erfahrungen veranlassen die Kommission zu einer Anpassung der Interoperabilitätsrichtlinien.
- **Kohärenz mit den anderen Vorschlägen des Eisenbahnpakets:** die Vorschläge für eine Richtlinie über die Sicherheit und zur Einrichtung einer Eisenbahnagentur müssen sich in den Interoperabilitätsrichtlinien niederschlagen.
- **Gewährleistung der Interoperabilität auf dem gesamten liberalisierten Netz:** die vollständige Öffnung des Netzes für grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste muss mit der Interoperabilität des Netzes Hand in Hand gehen.





Die Europäische Eisenbahnagentur: ein unverzichtbares Lenkungsinstrument

Integrierter Eisenbahnraum 4/6

Vorschlag für eine Verordnung zur Einrichtung einer Agentur für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr

Warum?

- Schaffung eines wirkungsvollen Instruments, um auf europäischer Ebene auf dem Gebiet der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr Fortschritte zu erzielen.
- Fehlen einer staatlichen europäischen Facheinrichtung zur Bündelung von Expertenwissen

Form

- Veranschlagter Haushalt pro Jahr: 14 Mio. EUR, d. h. weniger als 0,6 % der jährlichen Gemeinschaftsausgaben für Eisenbahnprojekte
- Ungefähr 100 Mitarbeiter in den Jahren 2004-2005.

Rolle

- **Technische Unterstützung des Entscheidungsprozesses:** Lenkung und Koordinierung der Arbeiten. Aber die Kommission schlägt vor, die Mitgliedstaaten entscheiden.
- **Triebfeder für das Netz:** Förderung des Austauschs zwischen den einzelstaatlichen Stellen und Schaffung eines Klimas des Vertrauens.
- **Beratung** der Kommission und der Mitgliedstaaten.





Vollendung des Binnenmarktes für den Schienengüterverkehr

Integrierter Eisenbahnraum 5/6

Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über die Öffnung des Schienengüterverkehrsmarktes (Richtlinie 91/440)

Die derzeitige Richtlinie

- beschränkt sich auf die Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste
- öffnet diesen Markt 2003 nur auf dem transeuropäischen Schienengüternetz, bevor sie ihn 2008 auf dem gesamten Netz öffnet

Die Kommission schlägt ein schnelleres und weitreichenderes Vorgehen vor:

- Öffnung der grenzüberschreitenden **und inländischen** Güterverkehrsdienste
- unverzüglich
- auf dem gesamten Netz





Klärung des Verhältnisses der Gemeinschaft zur OTIF

Integrierter Eisenbahnraum 6/6

Empfehlung für einen Beschluss des Rates über den Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)

Die OTIF

- 40 Staaten: die Mitgliedstaaten der Union, die Beitrittsländer mit einem Schienennetz, einige Länder Afrikas und Asiens.
- Umfasst: einheitliche Rechtsvorschriften für die internationale Beförderung von Personen, Gütern und gefährlichen Gütern, die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Verkehr, die Verbindlicherklärung technischer Normen für Eisenbahnmaterial.

Warum ein Beitritt?

Einige von der OTIF erfasste Bereiche fallen in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft. In den Bereichen gemeinsamer Zuständigkeit muss die Gemeinschaft die Standpunkte der Mitgliedstaaten koordinieren können.





Eröffnung der Debatte über die Verbesserung der Qualität

Qualität 1/3

Über die vorgeschlagenen Maßnahmen hinaus kündigt die Kommission eine Reihe von Initiativen zur Verbesserung der Schienenverkehrsdienste an

Im Güterverkehr ebenso wie im Personenverkehr ist die **mittelmäßige Qualität** der angebotenen Verkehrsdienste ein großes Hindernis für den Erfolg der Bahn.

Es gibt viele Probleme: **Pünktlichkeit, Geschwindigkeit, Verfolgung des Beförderungswegs, Zuverlässigkeit.**

Die Kommission plant **besondere Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität**, zu denen sie heute die Debatte anstoßen möchte.

Darstellung der geplanten Maßnahmen auf den beiden folgenden Seiten





Güterverkehr: geplante Maßnahmen

Qualität 2/3

Sicherstellung von Verkehrsdiensten angemessener Qualität

- Freiwillige Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen zur Erbringung von Verkehrsdiensten einer bestimmten Qualität
- Entschädigungen bei Nichteinhaltung vertraglich vereinbarter Verpflichtungen
- Schutz der Kundenrechte

Beseitigung der Markteintrittsschranken

- allgemeine Einführung des ERTMS (europäisches Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem)
- Marktzugang: Ausweitung der Befugnisse der Regulierungsstellen
- Vereinfachung der Zollverfahren

Größerer Vorrang für Güterverkehrsdienste

eigene Strecken für den Güterverkehr, Netze für den Datenaustausch.

Verringerung der Umweltbelastung durch den Schienengüterverkehr

Lärm- und Emissionsgrenzwerte





Personenverkehr: geplante Maßnahmen

Qualität 3/3

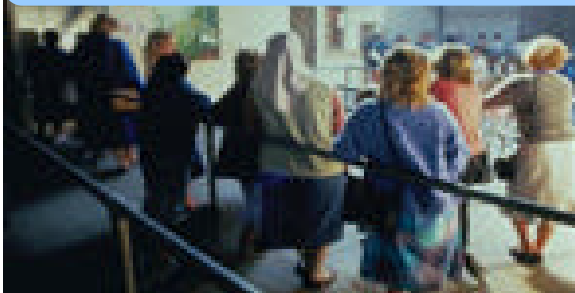
Öffnung des Marktes für den Schienenpersonenverkehr



Drei mögliche Etappen

- Öffnung von "Nischenmärkten": vor allem Nachtzüge und Autoreisezüge
- Öffnung aller grenzüberschreitenden Verkehrsdienste ausschließlich Kabotage (z. B. Hochgeschwindigkeitsverkehr)
- Öffnung aller grenzüberschreitenden Verkehrsdienste einschließlich der Möglichkeit der Kabotage

Stärkung der Fahrgastrechte



Verordnung über Vertragsbedingungen, Konsultation der Verbraucher, Bearbeitung von Beschwerden, Streitbeilegung, Entschädigungen bei Verspätungen, Bereitstellung von Informationen.

