



[Index](#)
[Zurück](#)
[Vor](#)
[Vollständiger Text](#)

Verfahren : **2006/2213(INI)**

[Werdegang im Plenum](#)

Entwicklungsstadium in Bezug auf das Dokument : [A6-0219/2007](#)

Eingereichte Texte :
A6-0219/2007

Aussprachen :
PV 10/07/2007 - 18
CRE 10/07/2007 - 18

Abstimmungen :
PV 12/07/2007 - 6.4
Erklärungen zur Abstimmung

Angenommene Texte :
P6_TA(2007)0344

Angenommene Texte

60k

Donnerstag, 12. Juli 2007 - Straßburg

Endgültige Ausgabe

Durchführung des ersten Eisenbahnpakets

[P6_TA\(2007\)0344](#)

[A6-0219/2007](#)

► Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. Juli 2007 zur Durchführung des ersten Eisenbahnpakets (2006/2213(INI))

Das Europäische Parlament ,

- in Kenntnis des Berichts der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Durchführung des ersten Eisenbahnpakets (**KOM(2006)0189**) sowie des begleitenden Arbeitsdokuments der Kommissionsdienststellen (SEK(2006)0530),
 - unter Hinweis auf die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft⁽¹⁾ ,
 - unter Hinweis auf die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen⁽²⁾ ,
 - unter Hinweis auf die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung⁽³⁾ ,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Juni 2006 zu der Einführung des Europäischen Zugsicherungs-/Zugsteuerungs- und Signalgebungssystems ERTMS/ETCS⁽⁴⁾ ,
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (**A6-0219/2007**),
- A. in der Erwägung, dass das erste Eisenbahnpaket den Eisenbahnsektor durch den ersten Schritt zur Schaffung eines europäischen integrierten Eisenbahnraums neu beleben und den "modal shift", die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, vorantreiben sollte,
- B. in der Erwägung, dass das Parlament die Kommission in der ersten Lesung zum dritten Eisenbahnpaket gebeten hat, Berichte über die Auswirkungen des ersten und zweiten Eisenbahnpakets vorzulegen,
- C. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor in der Europäischen Union zwischen 15 und 30 % aller CO2-Emissionen verantwortet, weshalb eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die weniger klimaschädliche Bahn und die Binnenschifffahrt intensiviert werden muss,
- D. in der Erwägung, dass die Entwicklung hin zu einem "modal shift" und der Optimierung intermodaler Ketten bislang unbefriedigend verlaufen ist und das erste Eisenbahnpaket noch nicht die gewünschten Ergebnisse gebracht hat,
- E. in der Erwägung, dass die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb und die Zusammenarbeit zwischen Schiene, Straße, Flug- und Seeverkehr unweigerlich Auswirkungen auf die Leistung eines jeden Verkehrsträgers haben und dass die

Frage eines fairen Wettbewerbs zwischen diesen Verkehrsträgern am Ausgangspunkt einer jeden Diskussion über Effizienz und Wettbewerbsgrad innerhalb des einzelnen Verkehrsträgers stehen muss,

F. in der Erwägung, dass der umweltschädliche Straßenverkehr bevorzugt wird, weil die EU-weiten Mautsysteme mit fixierter Obergrenze nur auf freiwilliger Basis, meist nur auf Autobahnen und nur für LKW, ohne Internalisierung externer Kosten angewandt werden,

G. in der Erwägung, dass die Maut bemerkenswerte Erfolge bei der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene – z.B. in der Schweiz – zeigt und ein Beispiel von hohem Interesse für die EU-Verkehrspolitik ist, insbesondere auch deshalb, weil durch die verbesserte Effizienz des Straßengüterverkehrs die Kosten für den Verbraucher um lediglich 0,5 % gestiegen sind,

H. in der Erwägung, dass die Europäische Union im Abkommen mit der Schweiz sowie in der Alpenkonvention Verkehrsprotokolle unterzeichnet und somit eine stärkere Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene in der künftigen Verkehrspolitik der Europäischen Union festgelegt hat,

I. in der Erwägung, dass hinsichtlich des Grades der Marktöffnung und der Zahl der in den Markt eingetretenen Unternehmen sehr unterschiedliche Erfahrungen vorliegen, sowohl innerhalb als auch außerhalb Europas, in den kleineren und den großen, in den neuen und den alten Mitgliedstaaten; in der Erwägung, dass der Wettbewerb sich dort, wo er eingeführt wurde, bewährt hat und kleinere Eisenbahnunternehmen oftmals erfolgreich Nischen ausfüllen, die den großen Unternehmen als unrentabel galten,

J. in der Erwägung, dass die Erweiterung von 15 auf zunächst 25 und nun 27 Mitgliedstaaten die Europäische Union um Staaten vergrößert hat, deren Strukturen im Eisenbahnsektor sich von denen in den "alten" Mitgliedstaaten teilweise deutlich unterscheiden, was entsprechend anders gelagerte Chancen und Risiken für die Eisenbahn mit sich bringt; ferner in der Erwägung, dass die EU-Erweiterung und die EU-Nachbarschaftspolitik der EU-Bahnpolitik vor neue Herausforderungen stellen, was eine angepasste Differenzierung der Bahnpolitik angeht,

K. in der Erwägung, dass der Güterverkehr in Drittländer und aus Drittländern in einigen neuen Mitgliedstaaten, insbesondere in den baltischen Staaten, nahezu die Hälfte des Gesamtumsatzes ausmacht; in der Erwägung, dass die Liberalisierung des Eisenbahnsektors durch die unterschiedlichen Rechtsvorschriften in den Nachbarländern der Europäischen Union behindert wird sowie dadurch, dass zwischen der Europäischen Union und diesen Staaten kein aktiver Dialog stattfindet; in der Erwägung, dass traditionelle Eisenbahnunternehmen infolgedessen eine beherrschende Marktstellung bei der Zusammenarbeit mit Eisenbahnunternehmen aus Ländern außerhalb der Europäischen Union einnehmen,

L. in der Erwägung, dass die Öffnung der Netze mit dazu beigetragen hat, dass der Schienengüterverkehr z.B. im Vereinigten Königreich um 60 %, in den Niederlanden um 42,5 %, in Polen um mehr als 30 % und in Deutschland um 25 % zugenommen hat, während er z. B. in Frankreich, wo die Staatsbahn im Güterverkehr derzeit praktisch noch keinem Wettbewerb ausgesetzt ist, um 28 % abgenommen hat; ferner in der Erwägung, dass dies auch Auswirkungen auf die Arbeitsplätze und die Qualität des Angebots hat, nicht zuletzt auch auf das Klima, denn die der Schiene verloren gegangenen Güter werden nun auf der Straße transportiert,

M. in der Erwägung, dass dies insbesondere damit zusammenhängt, dass z. B. auf dem Schienennetz in Deutschland, das das Datum für die Öffnung des Marktes für den Wettbewerb beträchtlich vorgezogen hatte, 274 Güterverkehrsunternehmen zugelassen sind und in Polen 60, während es in Frankreich, wo die Daten für die Öffnung des Marktes strikt eingehalten wurden, erst 5 sind, von anderen Ländern wie Finnland und Slowenien ganz zu schweigen, wo das staatliche Monopol noch gar keinem Wettbewerb ausgesetzt ist,

N. in der Erwägung, dass eine faire und transparente Entgelterhebung auf der Schieneninfrastruktur unverzichtbare Voraussetzung eines jeden Wettbewerbs in diesem Sektor ist, dass die Richtlinie 2001/14/EG zwar das Grenzkostenprinzip zur Grundlage der Entgelterhebung macht, aber Spielräume bei der Erhebung der Weegeentgelte lässt, deren Nutzung zu sehr unterschiedlichen Entgeltsystemen und -höhen in den Mitgliedstaaten führt, und dass die unterschiedlich hohen Investitionen der Mitgliedstaaten in die Schiene sich in Unterschieden in der Entgelterhebung seitens des Infrastrukturbetreibers fortsetzen,

O. in der Erwägung, dass bisherige Erfahrungen und der heutige Stand der Wettbewerbsintensität zeigen, dass das Eisenbahnsystem funktioniert, auch wenn Netz und Betrieb durch Regulierung getrennt sind,

P. in der Erwägung, dass der Einzelwagenverkehr mit einem Anteil von über 50 % ein wichtiger Bestandteil des europäischen Eisenbahngüterverkehrs ist, auf den zahlreiche Kunden der Bahngesellschaften angewiesen sind,

Q. in der Erwägung, dass die verfügbaren Statistiken über Eisenbahnunfälle zwar noch lückenhaft sind, aber eine positive Entwicklung der Eisenbahnsicherheit auch nach Öffnung des Güterverkehrsmarktes zeigen; in der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten, die den Markt weitestgehend geöffnet haben, keine Verschlechterung des Sicherheitsgrades verzeichnen; in der Erwägung, dass die Erlangung von Sicherheitsbescheinigungen in der Praxis durch Umsetzungsprobleme, Intransparenz sowie organisatorisch-administrative Hemmnisse zu sehr erschwert wird,

Bedingungen für den intermodalen Wettbewerb

1. erinnert daran, dass das Ziel einer Wiederbelebung des Schienenverkehrs vor dem Hintergrund steigender Verkehrsbelastungen, wachsender Emissionen und begrenzter Energieressourcen und tausender Verkehrsunfallopfer ein Kernpunkt der EU-Verkehrspolitik ist, und fordert die Kommission auf, dieser Tatsache auch bei der Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets Rechnung zu tragen;
2. ist der Ansicht, dass die Richtlinie "Eurovignette 2" ein erster Schritt hin zu einem fairen intermodalen Wettbewerb ist, da ein fairer Wettbewerb nicht möglich ist, wenn auf allen Schienenstrecken und für alle Züge Gebühren EU-weit zwingend erhoben werden, dagegen eine in der Höhe begrenzte Straßenmaut in der Europäischen Union nur auf freiwilliger Basis, ohne Internalisierung externer Kosten, meist nur auf Autobahnen und nur für LKW erhoben wird; fordert die Kommission daher auf, bis 2008 einen Vorschlag für eine Richtlinie vorzulegen (vgl. Artikel 1 Absatz 9 der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge⁽⁵⁾), in der die Eurovignette dem Trassenpreissystem angepasst wird, wobei eine Maut auf allen Straßen der Europäischen Union für alle LKW ab 3,5 t ohne Schlupflöcher zwingend vorgeschrieben wird und die externen Kosten internalisiert werden;
3. fordert die Kommission auf, die Grundsätze der Verkehrsprotokolle des Abkommens mit der Schweiz sowie der Alpenkonvention in entsprechende Maßnahmen für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs umzusetzen;
4. bemerkt, dass der Wettbewerb des Schienenverkehrs mit dem Flugzeugverkehr verzerrt ist; ist der Auffassung, dass die Befreiung internationaler Flugtickets von der Steuer auf Kerosin sowie der Mehrwertsteuer dringend auf die internationale und die EU-Tagesordnung gesetzt werden muss;
5. hält es mit dem Ziel der europäischen Verkehrspolitik für unvereinbar, wenn Mitgliedstaaten hohe Trassenpreise auf dem Schienengüternetz, gleichzeitig aber für LKW auf der Straße keine Maut erheben;
6. weist mit Nachdruck darauf hin, dass der Mangel an Interoperabilität der Netze noch das größte Hemmnis für die Verwirklichung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums ist, und begrüßt den Beschluss der Kommission, zu diesem Thema eine neue Initiative vorzulegen; ist der Auffassung, dass die Liberalisierung mit den Fortschritten im Bereich der Interoperabilität hätte einhergehen müssen, und bedauert, dass die beiden Prozesse in zu unterschiedlichem Tempo abgelaufen sind; weist mit Nachdruck darauf hin, dass die Öffnung der Netze für den Wettbewerb nur dann Vorteile bringen wird, wenn es ein echtes integriertes transeuropäisches Netz gibt; fordert, dass diese Frage künftig vorrangig behandelt wird;
7. fordert die Kommission auf, die intermodalen Infrastrukturen zu modernisieren und auszubauen, insbesondere die Verbindungen zu den Hafeninfrastrukturen;

Bedingungen für den intramodalen Wettbewerb

8. unterstreicht, dass die Interoperabilität im Schienenverkehr weiter verbessert werden muss, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu erhöhen; fordert in diesem Zusammenhang die rasche und lückenlose ERTMS-Ausstattung der sechs Korridore, auf die sich die Europäische Union durch den Koordinator Karel Vinck mit den Eisenbahnunternehmen und den Mitgliedstaaten verständigt hat (A: Rotterdam–Genua, B: Neapel–Berlin–Stockholm, C: Antwerpen–Basel/Lyon, D: Sevilla–Lyon–Turin–Triest–Laibach (Ljubljana), E: Dresden–Prag–Brünn (Brno)–Wien–Budapest, F: Duisburg–Berlin–Warschau);
9. ermutigt die Kommission, das positive Beispiel auf dem Gebiet von Staatsbeihilfen zugunsten des rollenden Materials, wie es bei der Einrichtung/Verbesserung von ERTMS-Ausstattung in Zügen ermöglicht wurde, auf die Lärmreduzierung bei Güterwagen zu übertragen, weil sich dadurch Ersparnisse bei den Infrastruktur-Investitionen erzielen lassen;
10. erkennt die mögliche Bevorzugung des Eisenbahnpersonenverkehrs zu Lasten des Schienengüterverkehrs durch extrem hohe Trassenpreise als einen Faktor an, der die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs beeinträchtigt; weist darauf hin, dass dieses Verhalten der Eisenbahnunternehmen unmittelbar aus unzureichenden finanziellen Zuwendungen der Mitgliedstaaten an die Unternehmen resultiert; fordert die Kommission deshalb auf, alle rechtlichen Schritte zu unternehmen, um diese Praxis zu unterbinden;
11. fordert die Kommission auf, gegen eine Förderpraxis vorzugehen, nach der im Verkehrsbereich EU-Fördermittel in Mitgliedstaaten fließen, die damit fast ausnahmslos ihr Straßennetz subventionieren und das Schienennetz vernachlässigen; stellt fest, dass bei der Ko-Finanzierung mindestens 40 % der Mittel der Schiene zugute kommen sollen;
12. stellt fest, dass die drei baltischen Mitgliedstaaten EU-Recht umgesetzt haben und ihre Märkte liberalisieren, was jedoch in dem Nachbarland Russland nicht der Fall ist; ist der Auffassung, dass diese besondere Situation in dem Bericht der Kommission hätte Erwähnung finden sollen;
13. unterstützt die Kommission in ihren Bemühungen, das transeuropäische Güterschienennetz weiter voranzubringen, und

erwartet, dass vor allem die prioritären TEN-Projekte unterstützt werden;

14. ersucht die Kommission, Empfehlungen zur nachhaltigen Sanierung der Finanzstruktur der Bahnen (vgl. Artikel 9 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates) darzulegen;

15. regt an, dass die Kommission einen Plan erstellt, wie der Wiederaufbau von Gleisanschlüssen der Industrieunternehmen an das Güterschiennetz gefördert werden kann und bestehende Anschlüsse nicht mehr zerstört werden;

16. fordert die Kommission auf zu prüfen, ob es möglich ist, eine erhöhte Transparenz und eine bessere Vorhersehbarkeit der Trassenpreise einzuführen, indem der Grundsatz einer Mindestangleichung der Preise auf den internationalen Korridoren eingeführt wird, in die die Eisenbahnunternehmen investieren, damit die Interoperabilität verbessert wird;

Regulierung der Trennung von Netz und Betrieb

17. hält die Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Betrieb angesichts der zentralen Rolle der Infrastrukturbetreiber für den Sektor für eine Schlüsselfrage der Eisenbahnpolitik und verknüpft hiermit gleichzeitig die unbedingte Notwendigkeit eines unabhängigen und transparenten Regulierungsgremiums, das angemessen ausgestattet sein muss;

18. erachtet sowohl das Trennungs- als auch das Integrationsmodell als gemeinschaftsrechtskonform, sofern die Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG sichergestellt ist; weist darauf hin, dass diese noch nicht vollständig gegeben ist, was die zahlreichen Klagen von in den Markt eintretenden Unternehmen zeigen, die mit den bestehenden staatlichen Eisenbahnunternehmen konkurrieren; weist darauf hin, dass in ihren Beschwerden beispielsweise angemahnt wird bzw. wurde,

- dass der Netzzugang oder eine günstige Trasse nicht gewährt werden konnte, weil diese schon an die konzerneigene Bahn vergeben worden war,
- dass ihre Wünsche nicht befriedigt werden konnten, weil zuvor Weichen ausgebaut und/oder Überholgleise demontiert worden waren,
- dass – ohne Grund – Langsamfahrstellen verordnet wurden, um die Anschlusssicherheit der Konkurrenten zu unterminieren,
- dass gebrauchte Lokomotiven nicht erworben werden konnten, weil sie zuvor verschrottet worden waren bzw. potentielle Käufer durch die nationalen Eisenbahnunternehmen am Kauf gehindert wurden,
- dass die Trassenpreise drastisch erhöht wurden, nachdem ein vormaliges staatliches Eisenbahnunternehmen gekauft worden war,
- dass die Trassenpreise so kurzfristig erhöht wurden, dass diese nicht mehr in die Preisbildung eingerechnet werden konnten, während die konzerneigene Bahn vorher informiert wurde,
- dass die Quersubventionierung innerhalb von Konzernen nicht verhindert wird, weil Teile der von ihnen entrichteten Trassenentgelte als Konzernabgabe des Netzes an die Holding fließen, statt der Infrastruktur zugute zu kommen, und dadurch nicht nur das Ergebnis der Holding verbessert wird, sondern es ihr auch ermöglicht wird, am Markt günstiger anbieten zu können,
- dass nichtstaatliche Unternehmen oft höhere Energiepreise bezahlen als die Konzerntöchter, auch wenn die Energielieferung in die Holding integriert ist, was eine Wettbewerbsverzerrung darstellt, die nach einem Urteil des OLG Frankfurt/Main sogar zulässig ist,
- dass die Zulassung insbesondere von Lokomotiven von Land zu Land unterschiedlich geregelt ist und jeder Mitgliedstaat eine eigene Zulassung für sein Netz verlangt, was nicht nur langwierig, sondern auch mit abschreckenden Kosten verbunden ist;

19. stellt fest, dass der Markteintritt neuer Anbieter im Einzelwagenverkehr vom effizienten Arbeiten der Rangierbahnhöfe abhängt; hält einen neutralen Betrieb der Rangierbahnhöfe für notwendig, um eine diskriminierungsfreie Behandlung aller Unternehmen zu gewährleisten, und fordert die Kommission auf, eine entsprechende Ergänzung des EU-Rechts ins Auge zu fassen;

20. fordert die Kommission auf, die auf nationale Grenzen beschränkten Eisenbahnsysteme so zu verändern, dass jedem Eisenbahnunternehmen, das die notwendigen rechtlichen und technischen Voraussetzungen in einem Mitgliedstaat erfüllt, der Transport auf dem gesamten europäischen Netz erlaubt wird (cross-acceptance), wodurch nicht nur der transeuropäische Verkehr, sondern auch der grenzüberschreitende Regionalverkehr gefördert wird; hebt hervor, dass hiermit auch der Vorteil der Straße und des Luftverkehrs beseitigt wird, wo es diesen Zustand schon seit Jahren gibt;

21. fordert die Kommission auf, unverzüglich rechtliche Schritte gegen diejenigen Mitgliedstaaten einzuleiten, die das erste und/oder das zweite Eisenbahnpaket nicht fristgerecht umgesetzt haben;

22. stellt fest, dass der vollständigen Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets, einschließlich der von der Kommission in den Anlagen zu dem Bericht der Kommission über die Durchführung des ersten Eisenbahnpakets festgelegten

Überprüfungskriterien, unbedingt Priorität eingeräumt werden muss;

23. hebt hervor, dass sich der Anteil des Eisenbahnsektors am Güterverkehr seit 2001 in der EU der 25 stabilisiert hat, und dass die beste Leistung, abgesehen von den baltischen Staaten, denen ihre besondere geographische Lage und die Art der beförderten Güter zugute kommen, in den Mitgliedstaaten festgestellt werden kann, die als erste mit der Reform ihrer Bahnindustrie noch vor den Richtlinien der Kommission und der Öffnung des Marktes begonnen haben;

24. merkt an, dass sich die Kapazitätsdefizite der Eisenbahn in Europa negativ auf die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnsektors im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern auswirken; fordert die Kommission auf, vor Ende 2007 die Wirkung der Artikel 22, 25 und 26 der Richtlinie 2001/14/EG in Bezug auf die vorgeschriebenen Analysen über die Kapazität und den vorgeschriebenen Plan zur Erhöhung der Kapazitäten bei einer überbelasteten Infrastruktur zu untersuchen;

25. weist darauf hin, dass die Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit des Sektors durch die Öffnung des Marktes heute bedeutet, künftige Investitionen zu unterstützen, und in diesem Zusammenhang das Wachstum und die Beschäftigung zu gewährleisten, die mit der Lissabonner Strategie angestrebt werden; ist ferner der Auffassung, dass sich die Kommission, wenn sie zur Entwicklung umweltfreundlicher Verkehrsträger beiträgt, bewusst für die Entwicklung des nachhaltigen Verkehrs entscheidet;

26. weist mit Nachdruck auf die Bedeutung einer selbständigen Rolle der Eisenbahnunternehmen hin, wie dies auch in Artikel 5 der Richtlinie 91/440/EWG in Bezug auf die technische, organisatorische, kommerzielle und finanzielle Geschäftsführung aufgenommen wurde, und verweist auf die positiven Auswirkungen für die Entwicklung der Bahn als Verkehrsträger;

27. weist mit Nachdruck darauf hin, wie wichtig der soziale Dialog ist, um zu vermeiden, dass die Liberalisierung dem Sozialdumping nicht Tür und Tor öffnet;

o
o o

28. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

- (1) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1.
(2) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26.
(3) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.
(4) ABl. C 300 E vom 9.12.2006, S. 499.
(5) ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 8.

Letzte Aktualisierung: 18. März 2008

Rechtlicher Hinweis