

**Beitrag der ERFA zum 1. Eisenbahnpaket**  
**Erschienen erstmals in den UIP News Nr. 2 vom Mai 2009**

**Marktliberalisierung: Was beinhaltet die Revision des 1. Eisenbahnpakets ?**

Auf der Agenda der Europäischen Kommission für 2009 steht bis jetzt das sog. „Recast“, d.h. die Überarbeitung des 1. Eisenbahnpakets. Es wurde bereits 2001 verabschiedet und sollte von den Mitgliedstaaten bis 2003 umgesetzt worden sein. Das Paket regelt u.a. die Zugangsrechte von Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Schienennetz und dessen Einrichtungen.

Seitdem 2003 hat die Kommission verschiedene Studien und Untersuchungen über die Qualität der Umsetzung ihrer Rechtstexte in den Mitgliedstaaten durchgeführt. Die Ergebnisse decken sich mit den Problemen der privaten Betreiber im Markt. Doch erst 5 Jahre später, d.h. im Juni 2008, startete die Europäische Kommission endlich die schon lange überfälligen Vertragsverletzungsverfahren gegenüber solchen Mitgliedstaaten, die das Paket nicht perfekt umgesetzt hatten. Die Zahl der nicht rechtskonformen Länder ist mit 24 erschreckend hoch. Des weiteren begann die Kommission mit der Nachbesserung des Pakets im Herbst letzten Jahres. Diese hoch kontrovers diskutierte Initiative ist ebenfalls noch nicht abgeschlossen. Eine Anhörung des Sektors zu den entsprechenden Nachbesserungsmassnahmen ist geplant.

2009 wird daher ein spannendes Jahr, denn nun gilt es für die Kommission angesichts der aktuellen Krise den einmal eingeschlagenen Kurs der Marktliberalisierung beizubehalten. Dies ist aufgrund der Tendenz einzelner Mitgliedstaaten zur Subventionierung ihrer Staatsbahnen gar nicht so einfach. Leider kommen gerade die wirtschaftlich nicht lebensfähigen Monopolisten in den Genuss solcher Finanzspritzen. Ob der entsprechende Geberstaat damit auch Auflagen an seine nationale Bahn, wie z.B. die Erfüllung der Vorgaben des 1. Eisenbahnpakets verbindet, mag durchaus bezweifelt werden. Private Investitionen kommen in solchen Zeiten zunehmend unter Druck, da sie sich wirtschaftlich immer weniger darstellen lassen. Damit steigt der Druck auf die Kommission, die beiden 2008 begonnenen Initiativen zur Marktliberalisierung auch konsequent zu Ende zu führen, und zwar noch vor Beendigung ihres regulären Mandats im Oktober dieses Jahres.

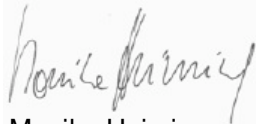
Den Staatsbahnen und integrierten Infrastrukturbetreibern nutzt jede Verzögerung. Sie halten die weitere Marktöffnung für verfrüht, da man erst einmal die Marktkräfte spielen lassen solle. Ihr Argument, die Revision des 1. Eisenbahnpakets erst an die komplette Umsetzung des 2. und 3. Eisenbahnpakets zu knüpfen würde in der Tat das Datum für die so dringend geforderte komplette Liberalisierung des Schienengüterverkehrs um viele Jahre verschieben.

Dabei liegen die Vorteile dieser Liberalisierung auf der Hand. Gerade der mit 40 % Marktanteil zu Buche schlagende Einzelwagenverkehr bräuchte dringend alternative Betreiber, die jedoch mangels freien Zugangs u.a. zu den Zugbildungseinrichtungen kaum existieren. Eine komplette Öffnung des Einzelwagenverkehrs würde auch den Wagenvermietern vielversprechende Absatzmöglichkeiten bieten, die ihnen heute aber verwehrt bleiben.

Neben Marktöffnungsinstrumenten enthält das 1. Eisenbahnpaket aber auch andere Instrumente, wie z.B. die Grundlagen für die Erhebung von Nutzungsentgelten. Genau dieser Teil soll im Rahmen des „Recast“ überarbeitet und ergänzt werden. Die Kommission will dabei vor allem die von ihr propagierten ‚lärmrelevanten Infrastrukturabgaben‘ einbringen. Dadurch sollen die entsprechenden Anreize zur Umrüstung von lauten Güterwagen auf geräuscharme Bremsen erreicht werden. Hier ist allerdings die Frage zu stellen, wer von einem solchen Anreiz profitiert. Beim „Umweg“ über die ohnehin komplizierten und nicht harmonisierten Infrastrukturabgaben in der EU dürfte der Preisfaktor „Lärm“ erstens mathematisch in den nationalen Trassenpreismodellen nicht so einfach darzustellen und zweitens technisch kaum machbar sein. Soll das politische Vorhaben der Kommission erfolgreich sein, bedarf es nämlich mehrerer Grundvoraussetzungen, wie direkte Anreize an die Wagenhalter z.B. über einen EU Lärmfonds, vereinheitlichte oder zumindest EU-weit transparente und vergleichbare Trassenpreise, die komplette Marktreife der entsprechenden Bremstechnologie, die Vereinfachung der nationalen Zertifizierungsprozesse für umgerüstete Wagen sowie die Identifikation von geräuscharmen bzw. lauten Wagen, usw.

Ein überarbeitetes 1. Eisenbahnpaket könnte also weitaus mehr Potential als reine Marktzugangsrechte beinhalten. Es kann in einem wirtschaftlich sehr schwierigen Umfeld konkrete Perspektiven für weitere Investitionen und Wachstum schaffen. Hierfür gilt es allerdings, dass die Kommission sowohl ihre internen als auch die externen Hürden, sprich Liberalisierungsgegner, überwindet und zwar nicht erst in einigen Jahren sondern heute, wo die Krise so ziemlich jeden Winkel des europäischen Schienengüterverkehrs erreicht hat.

Die ERFA wird das ihrige dazu beitragen, das Thema auf der Agenda zu halten, denn schliesslich wurde sie 2002 zum Zwecke der kompletten Marktliberalisierung ja auch gegründet ...



Monika Heimig  
Geschäftsführerin