
EU Politik im Bereich Eisenbahnen

Ministerialdirigent Michael Harting
Ständiger Vertreter des Abteilungsleiters Eisenbahnen
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

EVA-Konferenz Instrumente für ein soziales Europa
Berlin, 29. September 2009

Überblick I / II

- 1. Die Rolle der Eisenbahn in der europäischen Verkehrspolitik**

- 2. Aktuelle Maßnahmen:**
 - 1. Entwurf Schienengüterverkehrs-VO**
 - 2. Mitteilung der KOM: Future of Transport**

- 3. EU-Sozialvorschriften und Sozialer Dialog im Eisenbahnbereich**

Überblick II / II

- 4. Rückblick Liberalisierung
(Eisenbahnpakete I – III)**

- 5. Interoperabilität/Technische
Harmonisierung**

- 6. Fazit**

1. Die Rolle der Eisenbahn in der europäischen Verkehrspolitik

I. Die Rolle der Eisenbahn in der europäischen Verkehrspolitik

- Lkw und Flugzeug sind der Bahn auf dem Weg zu einem europäischen, liberalisierten Verkehr weiterhin voraus
- Lange Zeit national ausgerichtete Bahnen partizipierten nur unterdurchschnittlich am Verkehrswachstum
- Prognostiziertes hohes Verkehrswachstum macht aber stärkere Beteiligung der Bahn am Verkehrsmarkt erforderlich
- Ziel der EU und nationalen Regierungen ist daher zügige Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes

I. Die Rolle der Eisenbahn in der europäischen Verkehrspolitik

Rechtliche Grundlagen

- 1. Eisenbahnpaket 2001
- 2. Eisenbahnpaket 2004
- 3. Eisenbahnpaket 2007

Die damit verbundenen Maßnahmen beruhen auf folgenden Elementen:

- **Liberalisierung des Netzzugangs (Güter- und Personenverkehr)**
- **Interoperabilität/Technische Harmonisierung**
- **Sicherheit, Fahrgastrechte**

2. Aktuelle Maßnahmen

Bereiche:

- Entwurf Schienengüterverkehrs-VO
- Mitteilung der KOM: Future of Transport

Entwurf Schienengüterverkehrs-VO

- **Hintergrund:**

Oktober 2007: Mitteilung der EU KOM zum Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes

April 2008: Schlussfolgerungen des Rates

- **Ziel der KOM:**

Schaffung eines leistungsfähigen europäischen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs als Voraussetzung für effizienten und umweltverträglichen Verkehr und für die Wettbewerbsfähigkeit Europas

Entwurf Schienengüterverkehrs-VO

Inhalt des KOM-Vorschlags: (u. a.)

- MS mit mindestens zwei Landgrenzen richten abhängig vom Frachtaufkommen 1 – 3 grenzüberschreitende Güterverkehrskorridore ein
- Schaffung eines Leitungsorgans pro Korridor
- korridorbezogene Planung und Investition der Infrastruktur
- Regelungen zur Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber, der nationalen Regulierungsstellen, zum Beschwerdemanagement, zur Reservierung von Fahrwegkapazitäten und zum Informationsaustausch

Entwurf Schienengüterverkehrs-VO

- **Deutsche Position:**

D unterstützt freiwilligen Korridoransatz zur Stärkung des internationalen Güterverkehrs (z.B. intensive Beteiligung an Korridor A Rotterdam-Genua)

Wichtig ist ausreichende Flexibilität bei der Zusammenarbeit

Keine Nachteile für den Personenverkehr (Mischnetz!)

D hat sich im Rat intensiv für Ablehnung von staatlicher zentraler Steuerung und für mehr Flexibilität für Infrastrukturbetreiber eingesetzt

Entwurf Schienengüterverkehrs-VO

- **Politische Einigung vom 11.06.2009 im Rat:**
Rat befürwortet Festlegung einer Liste von Korridoren als Anhang
Vereinfachungen bei der Leistungsstruktur (vergleichbar ETCS-Korridoren)
Aufnahme von Regelungen zum Ausgleich zwischen den Belangen von Personen- und Güterverkehrs

Entwurf Schienengüterverkehrs-VO

- **Bewertung der Politischen Einigung:**
D-Belange konnten an vielen Stellen erfolgreich eingebracht und Regelungen verbessert werden
Wesentliche Elemente des ursprünglichen Kommissionsentwurfs und dessen bürokratischer und verpflichtender Ansatz wurden im Rat (insb. D-Anliegen) erheblich geändert
Zusammenarbeit im Schienengüterverkehr auf festgelegten Korridoren entspricht nun weitestgehend der bereits bestehenden Zusammenarbeit auf freiwilliger Basis auf einigen Korridoren
Aus Sicht der BReg und DB ist Ergebnis der Politischen Einigung guter, gangbarer Kompromiss

Entwurf Schienengüterverkehrs-VO

- **Nächster Schritt:**

Formalisierung der Politischen Einigung als
Gemeinsamer Standpunkt

Weitere Verhandlungen mit dem EP (2. Lesung):
Erreichte Flexibilität sollte beibehalten werden

Mitteilung der KOM: Future of Transport

- **Sachstand:**

KOM hat die Mitteilung “**Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr**“ am 17. Juni 2009 verabschiedet

SWE-Ratspräsidentschaft behandelt Mitteilung prioritär:
erste RAG am 17.07.09. Befassung auf beiden VMR
vorgesehen (Diskussion im Oktober-
Verkehrsministerrat und Ratsschlussfolgerungen im
Dezember-Verkehrsministerrat)

- **Ziel der KOM:**

Mitteilung soll Grundlage für eine breite Diskussion sein
und zu konkreten politischen Vorschlägen für das
nächstes Verkehrsweißbuch (2011-2020) führen

Mitteilung der KOM: Future of Transport

Inhalt:

- Bestandsaufnahme bezüglich der im Weißbuch 2001 und in der Halbzeitbilanz von 2006 erreichten Ziele
- Darstellung künftiger Herausforderungen und Trends im Verkehr (z.B. Alterung, Zuwanderung, ökologische Herausforderungen, Verknappung fossiler Brennstoffe, Verstädterung)
- Definition von Zielen künftiger gemeinsamer Verkehrspolitik (z.B. Qualität und Sicherheit, ökologisch nachhaltiger Verkehr, Wahrung der Führungsstellung der EU bei Verkehrsdiensten und Technologien, Schutz und Entwicklung des Humankapitals)
- Erste Empfehlungen zur Erreichung der Ziele

Mitteilung der KOM: Future of Transport

- **Position der Bundesregierung/BMVBS**

Aus D-Sicht sollte eine Grundanalyse der Mitteilung vorgenommen werden anhand folgender Fragen:

- prüfen, ob die allgemeinen Aussagen der KOM zu den Herausforderungen richtig und vollständig sind - auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise
- festlegen, welche der genannten Ziele für eine nachhaltige Verkehrspolitik prioritär zu behandeln sind und, falls erforderlich, weitere Ziele ergänzen

Einhaltung des Grundsatzes der Subsidiarität beachten

Mitteilung der KOM: Future of Transport

- **Für den Eisenbahnbereich besonders wichtig:**

Maßnahmen sollten den Umwelt- und CO2-Vorteil der Schiene bestmöglich ausnutzen

Europaweit müssen faire Wettbewerbsbedingungen im Schienenverkehrsmarkt hergestellt werden, durch zügige Vollendung der Marktöffnung und Gewährleistung diskriminierungsfreien Marktzugang in allen Mitgliedstaaten

3. EU-Sozialvorschriften und Sozialer Dialog im Eisenbahnbereich

Sozialvorschriften im Eisenbahnbereich

- Im Verhältnis zum **allgemeinen Sozial- und Arbeitsrecht** keine Sonderregelungen außerhalb
 - des technischen Arbeitsschutzes und
 - der Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung (EFPV, s. u.)
- Im Verhältnis zum **allgemeinen Beamtenrecht** zwei besondere Regelungen:
 - Eisenbahnarbeitszeitverordnung (EAZV) enthält Ausnahmen von der Arbeitszeitverordnung für Bundesbeamte (AZV) mit Blick auf die besonderen Belange des Eisenbahnbetriebs
 - Eisenbahn-Laufbahnverordnung (ELV) enthält eisenbahnspezifische Laufbahnregelungen

Sozialvorschriften im Eisenbahnbereich

Sozialer Dialog im Eisenbahnbereich:

- Instrument der Europäischen Sozialpartner (gem. Art. 138 / 139 EG-Vertrag)
- Möglichkeit für die Interessenvertreter, Rahmenbedingungen des Arbeitsmarktes zu beeinflussen oder festzulegen, um zur europäischen Integration und zur Schaffung eines gemeinsamen Europäischen Eisenbahnraumes beizutragen

Sozialvorschriften im Eisenbahnbereich

Sozialer Dialog im Eisenbahnbereich:

Zwei Vereinbarungen CER – ETF vom 27.01.2004:

- Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr: **wurde gem. Art. 139 Abs. 2 EGV in RL 2005/47/EG umgesetzt (s. u.)**
- Abkommen über die Europäische Lizenz für die grenzüberschreitend tätigen Lokführer bei Interoperabilität: **diente als Grundlage für RL 2007/59/EG über die Zertifizierung von Zugführern (Drittes Eisenbahnpaket)**

Sozialvorschriften im Eisenbahnbereich

Richtlinie 2005/47/EG:

- Inhalt: Fasst Sozialpartnervereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals zwischen CER und ETF in Gemeinschaftsrecht
- enthält v. a. Regelungen zu Arbeits- und Ruhezeiten, Pausen und Fahrzeiten des Personals im Inland und im Ausland

Sozialvorschriften im Eisenbahnbereich

Richtlinie 2005/47/EG:

Position der Bundesregierung: Hat sich bereits bei der Verabschiedung der RL dafür eingesetzt, dass:

- Auswirkungen der vorgesehenen Begrenzung der auswärtigen Ruhezeiten seitens der Kommission genauestens beobachtet werden
- die Sozialpartner im Rahmen der anstehenden Neuverhandlung der Vereinbarung eine Ausweitung der auswärtigen Ruhezeiten vornehmen
- Grund: Befürchtung, dass durch die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht der Eisenbahnsektor gegenüber den anderen Verkehrsträgern benachteiligt würde

Sozialvorschriften im Eisenbahnbereich

Richtlinie 2005/47/EG:

Umsetzung

- Umsetzungsfrist endete 27.07.2008
- Frühjahr 2008: Aussetzung der Umsetzung, da Sozialpartner auf europäischer Ebene Verhandlungen zu den strittigen Punkten aufgenommen hatten.
- Konsequenz: EU KOM leitete im Herbst 2008 **Vertragsverletzungsverfahren** gegen die Bundesrepublik Deutschland ein

Sozialvorschriften im Eisenbahnbereich

Richtlinie 2005/47/EG:

Umsetzung

- März 2009: Fortführung der Umsetzung
- 28.08.2009: Verkündung der „Verordnung über die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung - EFPV)“ im BGBl 1
- 29.08.2009: In-Kraft-Treten

4. Rückblick Liberalisierung (Eisenbahnpakete I – III)

Rückblick Liberalisierung (Eisenbahnpakete I-III)

Erste Initiative zur Marktöffnung im Eisenbahnverkehr:

Richtlinie zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440/EWG) mit Regelungen zu:

- Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen
- (zumindest rechnerischen) Trennung von Fahrweg und Betrieb
- finanziellen Sanierung und
- (eingeschränkten) Netzzugangsrechten für den grenzüberschreitenden - und Transitverkehr von internationalen Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen und im Kombinierten Verkehr²⁸

Rückblick Liberalisierung (Eisenbahnpakete I-III)

Erstes Eisenbahnpaket:

- Richtlinien **2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG**
- Umsetzung in Deutschland 2005 abgeschlossen
- **Meilenstein** auf dem Weg zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum: Ermöglicht es einzelnen Schienengüterverkehrsunternehmen, das Netz der Nachbarbahnen im grenzüberschreitenden Verkehr tatsächlich für eigene Rechnung zu nutzen
- Möglichkeit der Beibehaltung von Holding-Modellen (bei Einhaltung der Unabhängigkeitsvorgaben aus RL 91/440/EWG und 2001/14/EG) als erzielter politischer Kompromiss

Rückblick Liberalisierung (Eisenbahnpakete I-III)

Zweites Eisenbahnpaket:

Vollständige Netzöffnung im europäischen
Schienengüterverkehr zum 01.01.2007 (Richtlinie
2004/51/EG)

Drittes Eisenbahnpaket:

Öffnung des internationalen Personenverkehrs zum
01.01.2010 (Richtlinie 2007/58/EG)

Rückblick Liberalisierung (Eisenbahnpakete I-III)

Vollendung des Rechtsrahmens für einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum

- Zum 01.01.2007 liberalisierter Schienengüterverkehr ist wichtiger Meilenstein, aber: noch bestehende Hemmnisse müssen beseitigt werden
- Öffnung für internationalen Personenverkehr ab 2010 ist ebenfalls nur erster Schritt (Öffnung nationaler Märkte, d.h. SPFV und SPNV, muss folgen)

Rückblick Liberalisierung (Eisenbahnpakete I-III)

Vollendung des Rechtsrahmens für einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraums:

Zur vollen Wirkung der Liberalisierungsmaßnahmen müssen noch bestehende technische Hemmnisse beseitigt werden

5. Technische Harmonisierung

Technische Harmonisierung

Ausgangslage:

- RL 96/48/EG über die Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems
- RL 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems
- RL 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft („Sicherheitsrichtlinie“)
- EG VO Nr. 881/2004 zur Errichtung der Europäischen Eisenbahnagentur („Agenturverordnung“)

Technische Harmonisierung

Zusammenführung der RL 96/48/EG und 2001/16/EG durch **RL 2008/57/EG vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft**

- Einführung des Prinzips der Cross acceptance
- Zuweisung neuer Aufgaben an die ERA,
- insbesondere Erstellung eines Referenzdokumentes („Checkliste“) (ERA-VO)

dadurch: Vereinfachung und Modernisierung des Gemeinschaftsrechtsrahmens und Reduzierung der administrativen Kosten

Technische Harmonisierung

„**Cross acceptance**“

= Vereinfachung der Zertifizierungsverfahren für
Schienenverkehrs-ausrüstung

d.h. Erleichterung des Verfahren, in dem ein Eisenbahnfahrzeug, das bereits über eine nationale Inbetriebnahmegenehmigung eines Mitgliedstaates verfügt, nach Prüfung der TSI und /oder nationalen Vorschriften eine weitere Inbetriebnahmegenehmigung in anderen Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der durch den 1. Mitgliedstaat bereits durchgeführten Prüfungen erhält („**Vermeidung von Doppelprüfungen**“)

Technische Harmonisierung

Vorteile der Cross acceptance:

erhebliche

- Kostenersparnis
- Zeitersparnis
- Reduzierung des Verwaltungsaufwandes

z.B. geschätzte Reduzierung der Zulassungskosten von
30 – 70%

Technische Harmonisierung

ETCS (European Train Control System):

Hintergrund:

- Vielfalt inkompatibler **Zugsicherungssysteme** in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ist maßgebliches Hindernis für einen europäischen Eisenbahnraum mit grenzüberschreitenden Zügen ohne Lokomotivwechsel an den Grenzen
- ETCS soll daher die verschiedenen innerhalb Europas eingesetzten Zugsicherungssysteme und Zugleitsysteme ablösen
- unverzichtbare **Voraussetzung** für den europäischen Eisenbahnraum

Technische Harmonisierung

ETCS (European Train Control System):

Umsetzung:

- Umrüstung / Einstieg in die Realisierung von ETCS stellt eine **große finanzielle Herausforderung** dar und ist praktisch von den Kapazitäten und finanziell **nur über langen Zeitraum** möglich
- Erheblichen Anstrengungen zur Einführung von ETCS sind nur gerechtfertigt, wenn ETCS **neuen europäischen Standard** realisiert, der auf allen kontinentalen Eisenbahnachsen Verbreitung findet

6. Fazit

Fazit I / II

- Moderner leistungsfähiger Eisenbahnsektor ist Voraussetzung für **effizienten und umweltverträglichen Verkehr** und für die **Wettbewerbsfähigkeit Europas**
- Ziel der europäischen Eisenbahnpolitik ist die Schaffung eines **einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes**
- **Wesentliche Schritte** wurden bereits umgesetzt, weitere sind erforderlich
- Für eine europaweite Nutzung der Schienenwege sind **vollständige Liberalisierung** und **Beseitigung noch bestehender technische Hemmnisse** erforderlich

Fazit II / II

- Bei den **aktuellen Maßnahmen** setzt Deutschland sich für die Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs zur **Stärkung der Marktposition** und **Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen** ein
- **Europäische Sozialpartner** können im Rahmen des Sozialen Dialogs aktiv die Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraumes und dessen sozialer Bedingungen mitgestalten

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !**