



Positionspapier

Verkehrspolitik

**Den Europäischen Eisenbahnraum vollenden –
Flexible und wirtschaftliche Lösungen für
Organisation, Management und Betrieb
der Eisenbahnen bewahren**

**Stellungnahme
des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
zum vierten EU-Eisenbahnpaket**

März 2013

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Der VDV und seine Mitglieder

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisiert die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland. Seine Mitglieder sind Unternehmen, die Schienenpersonenverkehr, Schienengüterverkehr oder Eisenbahninfrastruktur betreiben sowie Bus-, Straßen- und Stadtbahnunternehmen, Aufgabenträger und Verbundorganisationen. Im Eisenbahnverkehr vertritt der VDV ca. 85 Unternehmen des Eisenbahnpersonenverkehrs, ca. 140 Unternehmen des Eisenbahngüterverkehrs und ca. 140 Infrastrukturbetreiber. Ca. 300 im VDV organisierte Unternehmen betreiben öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen und Straßen-, Stadt- und U-Bahnen.

Sowohl im Schienenpersonenverkehr als auch im Schienengüterverkehr erreicht der VDV in Deutschland, gemessen an den Marktanteilen seiner Mitglieder, eine nahezu vollständige Marktabdeckung.

Den Europäischen Eisenbahnraum vollenden – Flexible und wirtschaftliche Lösungen für Organisation, Management und Betrieb der Eisenbahnen bewahren

Inhalt

Die zentralen Aussagen zu den Vorschlägen der EU-Kommission	4
Allgemeine Anmerkungen	5
Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur	7
Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehre	12
Vorschlag für eine Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung)	14
Vorschlag für eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)	16
Vorschlag für eine Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004	17
Vorschlag zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen	19
Anhang 1 (Sicherheitsrichtlinie)	20
Anhang 2 (Interoperabilitätsrichtlinie)	24

Die zentralen Aussagen zu den Vorschlägen der EU-Kommission

- Die bisherige Bilanz der Liberalisierung bietet keinen Anlass, die bestehende Pluralität der Organisationsformen der Eisenbahnunternehmen durch neue Rechtsnormen zu beschneiden und in Europa im Extremfall künftig nur das Modell der vollständigen strukturellen Trennung von Infrastruktur- und Transportsparten zuzulassen. Der VDV sieht die Notwendigkeit einer durchgreifenden Regulierung der „Essential Facilities“ der Eisenbahninfrastruktur sowie eines verkehrspolitischen Rahmens, die – unabhängig von den Leitungs- und Organisationsstrukturen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen – sicherstellen, dass die Anforderungen der Märkte an Qualität und Umfang der betrieblichen Leistungen unter verkehrspolitischen und kommerziellen Gesichtspunkten erfüllt werden können.
- Die Öffnung der Netze für den gesamten Schienenpersonenverkehr ist ein wesentlicher Baustein zur Vollendung des gemeinsamen europäischen Eisenbahnmarktes.
- Der VDV lehnt den von der Europäischen Kommission als Teil des vierten Eisenbahnpaketes vorgelegten Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) ab; dies gilt sowohl in zeitlicher als auch in inhaltlicher Hinsicht. Zu kritisieren ist insbesondere, dass unter der Überschrift „Eisenbahnverkehr“ auch zahlreiche allgemeine Regelungen der VO 1370 geändert werden, die auch den Verkehr mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen betreffen.
- Wir unterstützen das Bestreben, das hohe Sicherheitsniveau der Eisenbahn weiter zu verbessern. In dem täglichen Wettbewerb zu anderen – weniger sicheren – Verkehrsträgern werden die Eisenbahnen aber durch die hohe Belastung der Eisenbahnen mit Vorschriften behindert. Es ist nicht erkennbar, dass sich durch die Novellierung der Sicherheitsrichtlinie an dieser Situation etwas ändern wird. Einige Bestimmungen des Entwurfs der Sicherheitsrichtlinie sind sogar geeignet, den bürokratischen Aufwand für den Eisenbahnsektor weiter zu erhöhen.
- Der VDV unterstützt grundsätzlich das Vorhaben der Europäischen Kommission, die betriebliche und technische Interoperabilität herbeizuführen. Hierbei sind die Unternehmen zu unterstützen, die ihre Dienste grenzüberschreitend anbieten wollen. Eindeutige und abgestimmte Europäische Regelungen sind hierzu erforderlich. Hierbei muss aber sichergestellt sein, dass die Unternehmen mittel- bzw. langfristige Vorteile in der gewählten Maßnahme erkennen können.
- Bei einer etwaigen Verlagerung von Kompetenzen auf die ERA muss sichergestellt werden, dass die Antragsteller das gesamte Verfahren weiterhin in deutscher Sprache abwickeln können und die Kosten der Verfahren an sich nicht steigen. Es ist darüber hinaus erforderlich, dass der Antragsteller – wie heute – Ansprechpartner der zuständigen Behörde für etwaige persönliche Gespräche in einer – in der Regel per Eisenbahn Tagesreise erreichen kann.
- Aus Sicht des VDV kann eine Aufhebung der VO (EWG) Nr. 1192/69 negative Auswirkungen auf den bisher gewährten Ausgleich von Aufwendungen der Eisenbahnen für Kreuzungsanlagen sowohl für bundeseigene als auch für nichtbundeseigene Eisenbahnen nach sich ziehen. Der Aufhebung der VO (EWG) Nr. 1192/69 ist deshalb nur dann zuzustimmen, wenn an anderer Stelle eine gleichwertige europarechtliche Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Gewährung von Ausgleichsleistung für die Aufwendungen der Eisenbahnen für Kreuzungsanlagen verankert wird.

Allgemeine Anmerkungen

Die EU-Kommission hat am 30. Januar 2013 den Entwurf für ein viertes EU-Eisenbahnpaket veröffentlicht. Das Paket enthält umfangreiche und zum Teil weitreichende Änderungen im Hinblick auf die Marktordnung, die Organisation der Unternehmen sowie auf die Kompetenzen und das Zusammenwirken der Aufsichts- und Sicherheitsinstitutionen.

Im Einzelnen zielen die Kommissionsvorschläge auf Änderungen zu folgenden Rechtsakten:

- Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Recast des ersten Eisenbahnpakets),
- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße,
- Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur,
- Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft
- Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft
- Vorschlag zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen.

Der VDV hat die Vorschläge jeweils einzeln analysiert. Anmerkungen und Änderungsvorschläge sind im Folgenden zu den vorgeschlagenen Rechtsakten dokumentiert und begründet.

Aus Sicht der VDV-Mitgliedsunternehmen wird zunehmend kritisch kommentiert, dass deren Anforderungen an einen stabilen und verlässlichen Rechtsrahmen durch häufige substantielle Änderungen oder Neufassungen von Rechtsakten immer weniger erfüllt sind. Änderungen bestehender Regelungen werden häufig bereits zu einem Zeitpunkt angekündigt, der zuverlässige, auf umfassende Praxiserfahrungen beruhende Bewertungen und eine darauf aufbauende Formulierung von Änderungsbedarfen nicht zulässt.

Mit Ausnahme der VO 1192/69 EWG ist keiner der zur vollständigen Neufassung oder Überarbeitung in substantiellen Passagen vorgesehenen Rechtsakte bereits 10 Jahre in Kraft. Berücksichtigt man bei den Richtlinien den Zeitbedarf für die Implementierung der Vorschriften nationaler Rechtssysteme, verbleiben nur wenige Jahre, in denen Erfahrungen mit den zur Disposition stehenden Regelungen gesammelt werden konnten. Ob hieraus praxisbezogene substantielle Schlussfolgerungen für Änderungen des Europäischen Rechts abgeleitet werden können, muss zumindest in einigen Punkten kritisch hinterfragt werden.

In jedem Fall ist eine systematische Überforderung der betroffenen Unternehmen zu befürchten. Dabei spielt nicht nur der Aufwand der permanenten Beschäftigung mit neuen, im Detail geänderten Regelungen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine Rolle. Die ständige Änderung einzelner Vorschriften verursacht zumindest partiellen Stillstand, da die handelnden Personen damit beschäftigt sind, das betriebliche Know how den veränderten rechtlichen Bestimmungen anzupassen. Der VDV plädiert ausdrücklich nicht für einen Verzicht auf notwendige Änderungen des Rechtsrahmens zur Schaffung eines europäischen Eisenbahnraumes – hierzu gehören in wesentlichen Teilen die Vorschläge zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU. Darüber hinaus ist auch aus Sicht der VDV-Mitgliedsunternehmen die von der Kommission ange-

strebte Stärkung der Schiene unter wirtschafts-, verkehrs- und umweltpolitischen Gesichtspunkten alternativlos. Die permanente Novellierung des europäischen Rechtsrahmens zur Verfolgung eines theoretischen ordnungspolitischen Idealzustandes, der in früheren legislativen Prozessen nicht oder nur teilweise zu erreichen war, lehnen wir jedoch aus den vorgenannten Gründen entschieden ab.

Darüber hinaus regen wir an, folgende übergreifende Aspekte bei der Behandlung des gesamten vierten Eisenbahnpakets in den Beschlussgremien und ggf. im sogenannten Trilog zu berücksichtigen:

- Um Missverständnissen und jeglichen Fehlinterpretationen vorzubeugen, sollten Begriffe durchgängig identisch definiert und für vergleichbare Sachverhalte durchgängig die gleichen Begrifflichkeiten angewandt werden. Hier sind beispielsweise der Gegenstand und der Geltungsbereich der Sicherheits-Richtlinie (Artikel 1 und 2) im Vergleich zur Definition in der Interoperabilitäts-Richtlinie (zusammengefasst in Artikel 1) hervorzuheben. Auch sind viele Begriffsbestimmungen dieser Richtlinien (Sicherheits-Richtlinie Artikel 3, Interoperabilitäts-Richtlinie Artikel 2) unterschiedlich, wie z.B. das „Eisenbahnsystem“. Die grundlegenden Begrifflichkeiten sollten in beiden Richtlinien identisch definiert sein, auch wenn in der Interoperabilitäts-Richtlinie eine weitere Detaillierung mit Blick auf die TSIs erforderlich ist. Weiterhin werden diverse Begriffe bei gleicher Verwendung verbal unterschiedlich beschrieben, so dass unterschiedliche Interpretationen nicht auszuschließen sind.
- In den Begriffsbestimmungen der einzelnen Richtlinien sollten nur solche Begrifflichkeiten definiert werden, die tatsächlich im Richtlinientext Verwendung finden. Unter anderem wird in Artikel 2 Absatz (22) der Interoperabilitäts-Richtlinie einmal der Begriff (Fahrzeug-)„Typ“ verwendet, in Artikel (23) hingegen der Begriff „Bauart“. Hier sollte nur der Begriff „Typ“ eingesetzt werden, da er auch bei den entsprechenden Registern verwendet wird.

Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

Nach den Vorschlägen der EU-Kommission (KOM) soll die im Dezember 2012 verabschiedete Richtlinie 2012/34/EU („Recast“ des ersten EU-Eisenpakets) in einigen Punkten geändert werden. Die Änderungsvorschläge betreffen

- die Organisation der Eisenbahnunternehmen (Unbundling und notwendige Funktionen der Infrastrukturbetreiber) sowie
- die Öffnung der Netze für inländische Schienenpersonenverkehre.

Trennung von Infrastruktur und Transport und Entwicklung der Leitungsstrukturen der Infrastrukturbetreiber

Aus Sicht der KOM behindern die Leitungsstrukturen integrierter Eisenbahnunternehmen die Entfaltung der Eisenbahnmärkte. Integrierte Unternehmensstrukturen verursachen nach Auffassung der KOM nicht nur Marktzutrittsschranken. Sie erschweren darüber hinaus, so die KOM, die Trennung der Rechnungsführung zwischen Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbewirtschaftung und führen zu einer geringen Transparenz der Finanzflüsse.

Die Vorschläge der KOM zur Organisation der Eisenbahnen sehen in dieser Perspektive grundsätzlich eine strikte institutionelle Trennung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturbetreiber vor. Gleichzeitige Eigentumsrechte, Kontrollbefugnisse oder sonstige Rechte an Eisenbahninfrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sollen von den Mitgliedstaaten ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für jegliche personelle Überschneidungen in den Unternehmensorganen (Artikel 7 Abs. 1 bis 4). Existierende vertikal integrierte Unternehmen, in denen Infrastrukturbetreiber als rechtlich eigenständige Einheiten eingerichtet sind, erhalten unter restriktiven Bedingungen und Sanktionsoptionen Bestandsschutz (Artikel 7 Abs. 5). Zu diesen Bedingungen gehören insbesondere eigenständige und unabhängige Finanzierungskreisläufe des Infrastrukturbetreibers, Verbot der Kapitalbeschaffung und -bereitstellung von bzw. für andere Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens sowie Abrechnung konzerninterner Leistungsbezüge nach Marktpreisen (Artikel 7a). Daneben werden Bestimmungen zur Gewährleistung der Unabhängigkeit des Personals der Infrastrukturbetreiber innerhalb vertikal integrierter Konzerne formuliert (Artikel 7b). Artikel 7c legt die Kontrollstrukturen fest und beschreibt, unter welchen Voraussetzungen die Mitgliedsstaaten Eisenbahnunternehmen betroffener integrierter Konzerne die Zugangsrechte zu Netzen in ihrem Hoheitsgebiet entziehen können. Schließlich sehen die KOM-Vorschläge die obligatorische Einsetzung von Ausschüssen zur institutionalisierten Beratung der Infrastrukturbetreiber durch Nutzer und Endkunden sowie die Zusammenarbeit der Infrastrukturtreiber in einem europäischen Netzwerk zur Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vor. (Artikel 7d und e)

Der VDV und seine Mitglieder haben sich im Vorfeld des vierten Eisenbahnpakets intensiv mit den Fragestellungen im Zusammenhang mit der künftigen Organisation der Eisenbahnen in Europa auseinandergesetzt. Ausgangspunkt der Überlegungen waren dabei die Anforderungen der Bahnen an die Eisenbahninfrastruktur. Die Marktchancen der Bahnen hängen demnach nicht nur vom diskriminierungsfreien Zugang zu Schienenwegen und Serviceeinrichtungen im gesamten europäischen Schienennetz sowie von der Transparenz und Nachvollziehbarkeit der

Finanzströme zwischen den Infrastrukturbetreibern und den mit ihnen verbundenen Unternehmen ab, sondern insbesondere von hinreichenden Kapazitäten und marktgerechter Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sowie von wettbewerbsfähigen und planbaren Infrastrukturnutzungsentgelten. Ausgehend von diesen Anforderungen der Eisenbahnen an die Eisenbahninfrastruktur hat der VDV keine empirischen Hinweise gefunden, die einen eindeutigen Zusammenhang zwischen der Erfüllung dieser Anforderungen und bestimmten Organisationsformen der Eisenbahnen belegen können. Den regulatorischen Vorteilen getrennter Strukturen stehen unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten deutliche Effizienzvorteile bei integrierten Strukturen gegenüber. Diese Vor- und Nachteile können vor dem Hintergrund spezifischer politischer und ökonomischer Kulturen in den Mitgliedsstaaten gegeneinander abgewogen und durch Anpassungen des auf europäischen Regeln bestehenden Regulierungsrahmens in unterschiedlichen Organisationsmodellen weiter optimiert werden. Die bisherige Bilanz der Liberalisierung bietet deshalb keinen Anlass, die bestehende Pluralität der Organisationsformen der Eisenbahnunternehmen durch neue Rechtsnormen zu beschneiden und in Europa im Extremfall künftig nur das Modell der vollständigen strukturellen Trennung von Infrastruktur- und Transportarten zuzulassen.¹

Mit Blick auf Deutschland ist außerdem auf die Vielzahl mittlerer und kleiner Eisenbahninfrastrukturen hinzuweisen, die einerseits meist als integrierte Unternehmen organisiert, andererseits aber für das Funktionieren des europäischen Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind. Eine strikte Trennung von Infrastruktur und Transport würde bei diesen Unternehmen die Trassennachfrage nicht beeinflussen, wäre aber schon allein aufgrund der erforderlichen Duplizierung der Strukturen mit organisatorischem und betrieblichem Mehraufwand in erheblicher Größenordnung verbunden. Angesichts der zumeist prekären wirtschaftlichen Situation der Vorhaltung und des Betriebs regionaler Eisenbahninfrastrukturen wären deren weitere Existenzfähigkeit und damit der Schienenverkehr in der Region substantiell gefährdet.

Gleichzeitig sieht der VDV die Notwendigkeit einer durchgreifenden Regulierung der „Essential Facilities“ der Eisenbahninfrastruktur sowie eines verkehrspolitischen Rahmens, die – unabhängig von den Leitungs- und Organisationsstrukturen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen – sicherstellen, dass die Anforderungen der Märkte an Qualität und Umfang der betrieblichen Leistungen unter verkehrspolitischen und kommerziellen Gesichtspunkten erfüllt werden können. Um dies gewährleisten zu können, hat der VDV konkrete Anforderungen an die Ausgestaltung des europäischen Eisenbahnrechts formuliert, mit deren Umsetzung die Anforderungen der Märkte an die Eisenbahninfrastruktur erfüllt würden.

Vor diesem Hintergrund sieht der VDV vor allem in folgenden Punkten Nachbesserungsbedarf am Vorschlag der KOM zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU:

- Grundsätzlich ist der KOM mit Blick auf große und für die Entwicklung des Wettbewerbs strategisch wichtige Eisenbahninfrastrukturen ausdrücklich zuzustimmen, dass die entsprechenden Infrastrukturbetreiber als rechtlich und organisatorisch eigenständige Einheiten zu führen sind und ihre Entscheidungen im Hinblick auf die dem Infrastrukturbetreiber obliegenden Funktionen unabhängig treffen müssen. Integrierte und getrennte Unternehmensstrukturen sollten jedoch als Optionen zur Organisation der Eisenbahnen in Europa grundsätzlich

¹ Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das in deutscher und englischer Sprache vorliegende Positionspapier „Anforderungen des VDV an die Organisation der Eisenbahnunternehmen in Europa“ vom November 2012.

gleichberechtigt nebeneinander stehen. Im Vorschlag der KOM zur Neufassung des Artikels 7 der Ril 12/34/EU sind deshalb die Ziffern 2, 3 und 5 ersatzlos zu streichen.

- Die Unabhängigkeit aller Infrastrukturbetreiber sollte durch folgende Anforderungen sichergestellt werden:
 - Beherrschungsverträge, die Anteilseignern von Infrastrukturbetreiber Zugriff auf deren Entscheidungen zu Trassen- und Nutzungspreisen und allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Infrastruktur zugestehen, sind zur Vermeidung von Interessenkollisionen nicht zulässig.
 - Nutzungsentgelte für die Eisenbahninfrastruktur sind ex ante von der Regulierungsbehörde zu genehmigen. Dabei muss sichergestellt werden, dass die Eisenbahninfrastrukturen mit marktverträglichen Renditen und kontinuierlichen Effizienzsteigerungen ihren Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnunternehmen in den Verkehrsmärkten leisten. Der Rechtsschutz der Eisenbahnunternehmen im Hinblick auf Angemessenheit und Diskriminierungsfreiheit der Entgelte ist europaweit auf einen hohen Standard zu bringen.
 - Die aus Nutzungsentgelten für die Eisenbahninfrastruktur gespeisten Finanzströme sind in integrierten Konzernen im Rahmen des externen Berichtswesens offen zu legen. Dies schließt die Ansprüche an die Kapitalverzinsung der Infrastrukturunternehmen ein.
 - Kosten aus internen Leistungsbeziehungen, die den Infrastrukturbetreiber entstehen, sind sach- und marktgerecht zu verrechnen.
 - Die geplante Entwicklung der durchschnittlichen Nutzungsentgelte für die einzelnen Verkehrsarten (Schienengüterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr) ist unter Einbeziehung vorhersehbarer Entwicklungen für einen Planungszeitraum von 5 Jahren in Bandbreiten offenzulegen und jährlich fortzuschreiben. Wesentliche Abweichungen der Fortschreibung gegenüber den Vorjahresplanungen sind gesondert auszuweisen und zu begründen. Wesentliche Abweichungen der Entwicklung der Nutzungsentgelte gegenüber der Erzeugerpreisentwicklung bedürfen einer gesonderten Erläuterung durch den Infrastrukturbetreiber.
 - Es ist sicherzustellen, dass bei Infrastrukturbetreibern entstehende Gewinne im mehrjährigen Mittel die Kosten des den Infrastrukturbetreibern zugeführten Kapitals nicht übersteigen. Dabei ist die Mischung zwischen Eigenkapital und Fremdkapital zu berücksichtigen. Der maximale Kapitalverzinsungsanspruch unterliegt der Regulierung.
 - Dividendenzahlungen von Eisenbahnunternehmen an die Mitgliedsstaaten sind von den zuständigen staatlichen Ebenen zusätzlich zu den sonstigen öffentlichen Finanzierungsbeiträgen für Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur zu verwenden.

Der Vorschlag der KOM zur Einfügung der Artikel 7a und 7b ist auf Grundlage dieser Anforderungen anzupassen.

- In diesem Zusammenhang weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass das von der KOM vorgesehene fristgebundene Verbot des Wechsels leitender Personale zwischen Infrastrukturbetreibern und Verkehrsunternehmen in verbundenen Unternehmen praxisuntauglich ist. Einerseits zeigt die empirische Erfahrung, dass die Unabhängigkeit und Diskriminierungsfreiheit von Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers durch solche Personalwechsel nicht verletzt wurde. Andererseits verlangt die Eisenbahnbranche aufgrund der engen betrieblichen Verbindungen von Infrastruktur und Transport gerade von leitenden Personalern in sicher-

heitsrelevanten Bereichen ein hohes Know how und langjährige berufliche Erfahrung in allen Betriebsbereichen. Die Aufkündigung von konzernweiten und betriebsbereichsübergreifenden Arbeitsmärkten wäre mit erheblichen Verlusten an Know how und in der Folge auch an Sicherheit und Effizienz verbunden.

- Auch aus Sicht des VDV muss die Umsetzung der Anforderungen an die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber fortlaufend und wirksam geprüft werden. Die Kontrollfunktion kann dabei jedoch nicht von der KOM selbst ausgeübt werden, sondern muss ausschließlich den unabhängigen Regulierungsbehörden obliegen. Die Regulierungsbehörden sollten der Kommission jedoch periodisch berichten, ob die Anforderungen an Defizite von den Regulierungsbehörden ggf. korrekt benannt und deren Wirkungen auf die Märkte dargestellt werden. Artikel 7c ist entsprechend anzupassen.
- Der VDV unterstützt den Vorschlag der KOM zur Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber in einem europäischen Netzwerk zur Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die Verpflichtung zur Mitwirkung in diesem Netzwerk sollte jedoch ausschließlich und explizit für Infrastrukturbetreiber gelten, deren Infrastrukturen zumindest teilweise Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind. Die einseitige Beschlussfassung von Maßnahmen zur Festlegung der gemeinsamen Grundsätze und Vorgehensweisen durch die KOM wird vom VDV abgelehnt. Solche Maßnahmen können nur im Einvernehmen zwischen Infrastrukturbetreiber und KOM festgelegt werden.
- Kleine und mittlere Infrastrukturbetreiber mit geringer Streckenlänge und Betriebsleistung, die für das Funktionieren des europäischen Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind, sollten von der Anwendung der Artikel 7 sowie 7a bis e ausgenommen werden. Als kleine Infrastrukturbetreiber gelten die Betreiber von Netzen mit einer Streckenlänge unter 350 Kilometern. Von strategischer Bedeutung für das Funktionieren des europäischen Schienenverkehrsmarktes sind grundsätzlich alle durchgehenden Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN).

Wahrnehmung aller Funktionen durch den Infrastrukturbetreiber

Neben den Vorschlägen zur vertieften Trennung von Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnunternehmen plädiert die KOM dafür, dass alle Funktionen des Infrastrukturbetreibers auch tatsächlich von den jeweiligen Betreibern wahrgenommen werden müssen. Die bislang zulässige Option, wesentliche Funktionen auf andere Stellen auszulagern (z. B. entgelterhebende Stelle), würde damit entfallen.

Aus Sicht des VDV ist die mit dieser Regelung verbundene Zielsetzung der unternehmerischen Einheit aller wesentlichen Funktionen des Infrastrukturbetriebs durchaus sinnvoll. In den vergangenen Jahren haben sich jedoch im Hinblick auf die Kooperation der Infrastrukturbetreiber bei netzübergreifenden Verkehren Strukturen herausgebildet, die zumindest teilweise auch mit Delegation bestimmter Funktionen an unternehmensübergreifende Einheiten verbunden sein können (z. B. Kooperationsstrukturen bei netzübergreifender Trassenvergabe). Die Zerschlagung solcher Strukturen durch die vorgeschlagene Änderung des EU-Rechtes ist aus Kundensicht nicht wünschenswert. Gerade auch vor dem aus VDV-Sicht wünschenswerten Fortbestand der Pluralität der Organisationsformen sollte die Möglichkeit, bestimmte Funktionen des Infrastrukturbetriebs auch an institutionalisierte Kooperationsstrukturen zu delegieren, jedenfalls erhalten bleiben.

Öffnung der Netze für den gesamten Schienenpersonenverkehr

Die KOM-Vorschläge zur Öffnung der Netze für den gesamten Personenverkehr sehen den EU-weiten Zugang zur Eisenbahninfrastruktur unter Einschluss der Serviceeinrichtungen für alle Arten von Eisenbahnpersonenverkehre vor (Artikel 10 Abs. 2). Einschränkungen sind nur dann möglich, wenn nach Prüfung und Bestätigung durch die zuständige Regulierungsbehörde das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet wäre. (Artikel 11). Darüber hinaus schlägt die KOM vor, den Mitgliedsstaaten das Recht einzuräumen, Unternehmen mit inländischem Personenverkehrsangebot zur Beteiligung am gemeinsamen Fahr-schein- und Reservierungssystem zu verpflichten.

Die Öffnung der Netze für den gesamten Schienenpersonenverkehr ist ein wesentlicher Baustein zur Vollendung des gemeinsamen europäischen Eisenbahnmarktes. Der VDV hatte eine entsprechende Regelung schon im Rahmen der Diskussion um den "Recast" des ersten EU-Eisenbahnpaketes gefordert und bewertet die darauf bezogenen Vorschläge der KOM positiv. Die den Mitgliedstaaten obliegende praktische Umsetzung der Regelungen zum Schutz öffentlicher Dienstleistungsaufträge sollte nach fünf Jahren im Hinblick auf ihre Angemessenheit untersucht werden.

Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehre

Grundsätzliche Anmerkungen

Der VDV lehnt den von der Europäischen Kommission als Teil des vierten Eisenbahnpaketes vorgelegten Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) ab; dies gilt sowohl in zeitlicher als auch in inhaltlicher Hinsicht.

Die VO 1370 selbst bestimmt einen Übergangszeitraum bis 2019. Der nach jahrelanger politischer Diskussion gefundene Kompromiss für die 2009 in Kraft getretene Verordnung bezog sich auch auf diesen Übergangszeitraum. Die vorgeschlagenen Änderungen, die erheblich das Gesamtgefüge der Verordnung ändern würden, werden dem nicht gerecht. Die VO 1370 sieht vor, dass nach der Hälfte des Übergangszeitraums die Mitgliedstaaten Fortschrittsberichte vorlegen (Art. 8 Abs. 2). Dass die Kommission nicht einmal diese Frist abgewartet hat, zeigt, dass sie den damaligen politischen Kompromiss nicht zu akzeptieren gewillt ist.

Zu kritisieren ist insbesondere, dass unter der Überschrift „Eisenbahnverkehr“ zahlreiche allgemeine Regelungen der VO 1370 geändert werden, die auch den Verkehr mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen betreffen.

Angesichts der Tatsache, dass in Deutschland gerade erst am 1. Januar 2013 ein im Hinblick auf die VO 1370 novelliertes Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft getreten ist, auf das sich die Branche erst einstellen muss, geht es in Deutschland gegenwärtig darum, die VO 1370 zur praktischen Anwendung zu bringen und nicht kurz nach ihrem Inkrafttreten und vor Ablauf der Übergangsfristen grundsätzlich zu revidieren.

Zahlreiche vorgeschlagene Modifikationen der VO 1370 sind – auch vor dem Hintergrund des Kompromisses, der dieser im Großen und Ganzen ausgewogenen Verordnung vorausgegangen ist – insgesamt ordnungspolitisch weit übertrieben und würden neue Hürden und unbestimmte Rechtsbegriffe aufstellen, die keinen Mehrwert im Hinblick auf Rechtssicherheit darstellen würden.

Zu den einzelnen Regelungen

Abgesehen von den grundsätzlichen Feststellungen sind die einzelnen inhaltlichen Vorschläge auch in der Sache abzulehnen:

1. Die vorgesehene Änderung der Definition der zuständigen örtlichen Behörde (Art. 2 Buchstabe c) führt nicht etwa, wie von der Kommission behauptet, zu mehr, sondern zu weniger Rechtssicherheit. Über die neu vorgeschlagenen unbestimmten Rechtsbegriffe „städtischer Ballungsraum“ oder „ländlicher Bezirk“ wird ein einheitliches europäisches Verständnis nicht zu erzielen sein. Schlimmstenfalls wäre eine weitere Rechtsetzung mit einer detaillierten Definition nach Einwohnerzahlen, Fläche o. ä. erforderlich. Darüber hinaus verstößt die vorgeschlagene Änderung der Definition auch gegen den Grundsatz der Subsidiarität. Aus gutem Grund liegt es in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, Größe und Umfang der lokalen Gebietskörperschaften bzw. Verwaltungseinheiten festzulegen. Daher darf eine Verordnung über den Umweg der Definition den Mitgliedstaaten nicht eine bestimmte Organisation der zuständigen Behörden für den öffentlichen Verkehr aufzwingen.
2. Die vorgesehene Änderung der Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung (Art. 2 Buchstabe e) führt zu einer unangemessenen Einschränkung des Ermessens der Mitgliedstaaten bei der Festlegung des Umfangs gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Die Änderung ist insbesondere auch nicht erforderlich, um den Gedanken der Netzeffekte in der Verordnung zu verankern. In Ziffer 2 des Anhangs der heutigen VO 1370 ist klargestellt,

dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auch für ein Verkehrsnetz festgelegt werden können; das darf nicht verunklart werden.

3. Die vorgesehenen Regelungen zum Plan für den öffentlichen Verkehr in Art. 2a sind abzulehnen. Nahverkehrspläne können ein wichtiges und nützliches Instrument sein, um die politischen Vorgaben für den öffentlichen Verkehr festzulegen. Eine europaweite Pflicht zur Aufstellung von Nah- und Fernverkehrsplänen für alle Verkehre, die so detailliert sind, dass darin z. B. „operationelle Anforderungen wie die Beförderung von Fahrrädern“ geregelt sein müssen (!), ist jedoch strikt abzulehnen und entspricht in keiner Weise dem Grundsatz der Subsidiarität. Es stellt sich hier die Frage, ob überhaupt eine Ermächtigung zur Regelung auf europäischer Ebene besteht.

Vor allem aber wird mit dem Kommissionsvorschlag kein Werkzeug zur besseren und langfristigen Planung des öffentlichen Verkehrs geschaffen, sondern ein zusätzliches bürokratisches Instrument, mit dem die Vergabe durch die zuständige Behörde (in der Praxis meist: Aufgabenträger) kontrolliert werden soll. Dementsprechend sind auch die weiteren Regelungen in Art. 2a zur Spezifikation der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen abzulehnen. So könnte etwa nach Art. 2a Absätze 3 und 6 die Regulierungsstelle nach Art. 55 der Richtlinie 2012/34/EU, in Deutschland also die Bundesnetzagentur, gegen eine Vergabe durch den SPNV-Aufgabenträger mit dem Argument intervenieren, Teile des beabsichtigten Verkehrsvertrages seien zur Verwirklichung des Nahverkehrsplans nicht „zweckmäßig“. Dieses Beispiel zeigt, dass die Kommission unter Missachtung demokratischer Strukturen in den Mitgliedstaaten weitere Kontrollmechanismen zu schaffen versucht.

4. Die zusätzlichen Informations- und Veröffentlichungspflichten nach Art. 4 Abs. 8 (neu) sind nicht erforderlich und missachten die berechtigten Interessen der Unternehmen an ihren Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen.
5. Die Abschaffung der Direktvergabe im Eisenbahnverkehr ist ebenfalls abzulehnen. Die von der Kommission offenbar als Ersatz für die bisherige Regelung in Art. 5 Abs. 6 vorgeschlagenen etwas erhöhten Schwellenwerte für die Direktvergabe im Eisenbahnverkehr sind viel zu niedrig, um in der Praxis wirklich relevant zu werden. Der VDV hat im Übrigen in einem ausführlichen Argumentationspapier seine Auffassung zur Frage von Direktvergabe und Wettbewerb im Eisenbahnverkehr für den Fall, dass diese Vorschrift der Verordnung geändert werden sollte, umfassend dargelegt (Statement Direktvergabe vom Aug./Sept. 2012 unter www.vdv.de → Positionen).
6. Der Zugang zu Rollmaterial ist ein wichtiges Element funktionierenden Wettbewerbs. Eine gesetzliche Regelung ist jedoch nicht erforderlich. Die Erfahrung im deutschen SPNV-Markt zeigt, dass die Aufgabenträger, wenn sie es für notwendig halten, auch ohne europaweite Regelung Maßnahmen ergreifen können. Davon abgesehen sind die mit dem neuen Art. 5a vorgeschlagenen Regelungen insbesondere im Hinblick darauf problematisch, dass ein einzelnes Unternehmen eine Änderung der Ausschreibungsbedingungen erzwingen kann.

Dringend erforderlich ist hier jedenfalls auch eine eindeutige Klarstellung, dass die Vorschrift nicht auf Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn anzuwenden ist.

7. Die vorgesehene Änderung der Übergangsregelungen in Art. 8 ist zum einen missverständlich formuliert, da sie den Eindruck erweckt, dass bis 3. Dezember 2019 nur noch Art. 5 Abs. 3 über das wettbewerbliche Vergabeverfahren anzuwenden sei, während für die in der Verordnung vorgesehenen Direktvergabeoptionen keine Anwendungsmöglichkeit mehr besteht. Zum anderen ist es auch nicht sachgerecht, eine Übergangsregelung während ihres Laufes zu ändern.

Vorschlag für eine Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung)

Hohe Normenlast der Eisenbahnen:

Die Novellierung der Sicherheitsrichtlinie wird vor dem Hintergrund des bereits heute sehr hohen Sicherheitsniveaus der Eisenbahnen erarbeitet. Wir unterstützen das Bestreben, das hohe Sicherheitsniveau der Eisenbahn weiter zu verbessern. In dem täglichen Wettbewerb zu anderen – weniger sicheren – Verkehrsträgern werden die Eisenbahnen aber durch die hohe Belastung der Eisenbahnen mit Vorschriften behindert. Es ist nicht erkennbar, dass sich durch die Novellierung der Sicherheitsrichtlinie an dieser Situation etwas ändern wird. Innerhalb der vergangenen Jahre sind diverse zuvor existierende grenzüberschreitende Verkehrsdienste eingestellt worden und nur wenige neue hinzu gekommen. Der Entwurf des 4. EU-Eisenbahnpakets lässt nicht erkennen, wie dieser Trend umgekehrt werden kann.

Sachgerechte Ausnahmetatbestände definieren:

Gerade der Eisenbahnmarkt Deutschland mit über 400 zugelassenen Eisenbahnunternehmen, über 150 regionalen öffentlichen Infrastrukturbetreibern und über 500 Serviceeinrichtungen führt beispielhaft vor, wie kleine und mittlere Unternehmen zum Funktionieren eines intramodalen Wettbewerbs beitragen können – ohne dass darunter das Sicherheitsniveau leidet. Im 4. Eisenbahnpaket vermissen wir Ansätze, wie solche Unternehmen unterstützt werden sollen, damit sie trotz der hohen bürokratischen Anforderungen erfolgreich im Eisenbahnmarkt tätig sein können. In diesem Zusammenhang fordern wir, dass zur Herstellung klarer rechtlicher Grundlagen für alle Beteiligten der Anwendungsbereich der Sicherheits- und Interoperabilitätsrichtlinie harmonisiert wird. Ausnahmen vom Anwendungsbereich dieser Richtlinien sollten grundsätzlich möglich sein für kleine und mittlere Unternehmen und Infrastrukturen, die für das Funktionieren des europäischen Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind. Die in Art. 2 formulierten Ausnahmetatbestände gehen dabei grundsätzlich in die richtige Richtung. Jedoch sollte in Art. 2 Abs. 2, lit. b) das Kriterium der „funktionalen Trennung“ gestrichen werden. Nach dem Subsidiaritätsprinzip liegt die Verantwortung für viele derartige Infrastrukturen und Unternehmen auf regionaler oder lokaler Ebene – selbst wenn keine „funktionale Trennung“ vom übrigen Eisenbahnnetz vorliegt.

Betriebliches Regelwerk nicht in Frage stellen:

Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs wird – auch unter Zugrundelegung des Risiko orientierten Ansatzes der Richtlinie 2004/49/EG – durch klare und eindeutige, auf die jeweils eingesetzte Technik abgestimmte Regelwerke gewährleistet. Die im Entwurf der Novellierung der Sicherheitsrichtlinie enthaltene Definition der „nationalen Vorschriften“ ist zu unpräzise. Es ist klarzustellen, dass hierunter nur Gesetze und Verordnungen mit einem abstrakten Niveau gemeint sind. Die Erstellung von – auch unternehmensübergreifenden – Betriebsregeln muss weiterhin auf nationaler Ebene möglich sein. Dabei ist es aus unserer Sicht durchaus zielführend, dass diese Betriebsregeln im Sektor fortgelten. Um die Aspekte der Praxis bestmöglich zu berücksichtigen, ist es nach den langjährigen Erfahrungen in Deutschland durchaus sinnvoll, dass ein derartiges Regelwerk nicht durch staatliche Stellen, sondern durch eine Selbstorganisation der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber erarbeitet wird.

Muttersprache als Verfahrenssprache und Übersetzungen:

Die im vierten Eisenbahnpaket postulierte Forderung, dass Eisenbahnunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrsdienste erbringen, ihr Sicherheitsmanagementsystem nur einmal genehmigen lassen müssen, ist zunächst zu begrüßen. Allerdings muss bei einer etwaigen Verlagerung von Kompetenzen auf die ERA sichergestellt werden, dass die Antragsteller das gesamte Verfahren weiterhin in deutscher Sprache abwickeln können und die Kosten der Verfahren nicht steigen. Etwaige Übersetzungen würden die Kosten des Verfahrens deutlich erhöhen und bergen darüber hinaus immer die Gefahr von Übersetzungsfehlern oder Ungenauigkeiten. Ein Beispiel zur Unterstreichung unserer Bedenken hinsichtlich der Übersetzung von Dokumenten liefert bereits der veröffentlichte Entwurf in deutscher Sprache der Sicherheitsrichtlinie: Der Begriff „*safety performance*“ wird mit „Sicherheitsleistung“ – „*security deposit*“ übersetzt, was u. E. nicht korrekt ist. Aus unserer Sicht wäre z. B. „Erfüllung der Sicherheitsanforderungen“ eine bessere Übersetzung.

Verkehrsaufnahme nicht durch bürokratische Anforderungen erschweren:

Das neue System der Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen durch die ERA darf keinesfalls dazu führen, dass neue Verfahren eingeführt werden, die das Eisenbahnsystem verkomplizieren und verteuern. Eine Verteuern der Verfahren erwarten wir bereits durch die neuen Schnittstellen der ERA, die zusätzlich zu den weiterbestehenden Schnittstellen zu der (den) nationalen Sicherheitsbehörde(n) in Zukunft bestünden. Die in Artikel 10 (4) vorgesehene Regelung zur Vorlage detaillierter Unterlagen bei der Nationalen Sicherheitsbehörde vor jeder Verkehrsaufnahme würde das System Eisenbahn weiter verteuern und die Flexibilität der Eisenbahnunternehmen zur schnellen Reaktion auf die Bedürfnisse der Bahnkunden deutlich einschränken. Das Eisenbahnsystem ist heute ein sicheres Verkehrssystem – auch ohne behördliche Einzelfallprüfung vor Verkehrsaufnahme. Wir weisen darauf hin, dass z. B. den für den Straßenverkehr zuständigen Behörden bei weitem nicht genügend Ressourcen zur Verfügung stehen, um auch nur ansatzweise alle dort tätigen Unternehmen regelmäßig zu überprüfen, von einer ex-ante Prüfung der Sicherheitsvorkehrungen vor der Aufnahme neuer Verkehre ganz zu schweigen. Es gibt keinen Grund dafür, dass die Eisenbahn, anders als alle anderen Verkehrsträger, einer derart intensiven Vorabprüfung unterzogen werden soll. Bei allen Unzulänglichkeiten des heutigen Systems erkennen wir in den vorgelegten Vorschlägen keinen gangbaren Weg.

Verwaltungsgebühren der Sicherheitsbehörden harmonisieren:

Die Sicherheitsrichtlinie schreibt den Sicherheitsbehörden und der ERA verschiedene Aufgaben zu. Es bleibt offen, wie die Sicherheitsbehörden finanziert werden sollen. Hier bestehen heute große Unterschiede innerhalb der EU. Während in einigen Mitgliedsstaaten wie z. B. Deutschland „kostendeckende“ Gebühren vom Antragsteller eingetrieben werden (100,-- € / Stunde, führt zu Kosten von im Einzelfall über 20.000 € pro Bescheid), berechnen andere Mitgliedsstaaten nur eine Stempelgebühr pro Bescheid (10 - 30 €), im Vereinigten Königreich hingegen wird die Sicherheitsbehörde durch eine Umlage auf die Trassenpreise finanziert. Somit sind hier bisher keine einheitlichen Bedingungen hergestellt. In den Mitgliedsstaaten, die Gebühren durch die Sicherheitsbehörde erheben lassen, sind die Eisenbahnen benachteiligt, sowohl gegenüber den Eisenbahnen aus anderen Mitgliedsstaaten als auch gegenüber den anderen Verkehrsträgern, die derartige Gebühren nicht tragen müssen. Wir sehen hier dringenden Handlungsbedarf der EU zur Herstellung einheitlicher und fairer Bedingungen.

Detaillierte Vorschläge des VDV zur Änderung des Kommissionsvorschlags zur Neufassung der Sicherheits-Richtlinie haben wir als Anhang 1 beigefügt.

Vorschlag für eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)

Der VDV unterstützt grundsätzlich das Vorhaben der Europäischen Kommission, die betriebliche und technische Interoperabilität herbeizuführen. Hierbei sind die Unternehmen zu unterstützen, die ihre Dienste grenzüberschreitend anbieten wollen. Eindeutige und abgestimmte europäische Regelungen sind hierzu erforderlich. Hierbei muss aber sichergestellt sein, dass die Unternehmen mittel- bzw. langfristig Vorteile in der gewählten Maßnahme erkennen können.

Neue Kostenbelastungen durch Interoperabilitätsanforderungen vermeiden:

Nach den bisherigen Erfahrungen der im VDV organisierten Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind die Vorteile und Chancen der bisherigen Bestrebungen zur Harmonisierung der technischen Anforderungen und der Inbetriebnahmeverfahren noch kaum spürbar. Die erhöhten Kosten zur Umsetzung höherer technischer Standards oder zur Umsetzung neuer Regelungen schlagen jedoch bereits heute voll durch und gefährden so die Wirtschaftlichkeit bzw. Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahnunternehmen bzw. des Systems Eisenbahn insgesamt. Trotz aller von der Kommission identifizierten Probleme bei der Schaffung eines gemeinsamen und interoperablen europäischen Eisenbahnraums, sind aus Sicht des VDV die Möglichkeiten der Weiterentwicklung der bestehenden Systeme in diesem Sinn nicht ausgeschöpft.

Rein national tätige Unternehmen nicht durch Interoperabilitätsanforderungen überfordern:

Um den Aufwand nicht auch noch auf die rein national ausgerichteten Unternehmen (dies ist der überwiegende Teil unserer Mitglieder) auszudehnen, schlagen wir eine Doppelstrategie vor: Zum einen dürfen dem interoperablen Verkehr keine Hindernisse in den Weg gelegt werden, zum anderen dürfen die national ausgerichteten Unternehmen nicht mit nicht gerechtfertigten (weil mit hohem Aufwand verbunden) Anforderungen belastet werden. Wenn sich die europäischen Anforderungen auch für die national ausgerichteten Unternehmen als wirtschaftlich vorteilhaft erweisen, werden diese Unternehmen sofort diese Regelungen übernehmen, da es in ihrem eigenen Interesse ist, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu erhöhen. Da sich dieser Selbstläufer noch nicht eingestellt hat und auch nicht in nächster Zeit (soweit heute erkennbar) einstellen wird, lehnen wir die Art der Umsetzung, aber nicht die grundsätzlichen Ziele ab.

Detaillierte Vorschläge des VDV zur Änderung des Kommissionsvorschlags zur Neufassung der Interoperabilitäts-Richtlinie haben wir als Anhang 2 beigefügt.

Vorschlag für eine Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004

Muttersprache als Verfahrenssprache und Übersetzungen:

Bei einer etwaigen Verlagerung von Kompetenzen auf die ERA muss sichergestellt werden, dass die Antragsteller das gesamte Verfahren weiterhin in deutscher Sprache abwickeln können, und die Kosten der Verfahren an sich nicht steigen. Etwaige Übersetzungen würden die Kosten des Verfahrens deutlich erhöhen und bergen darüber hinaus immer die Gefahr von Übersetzungsfehlern oder Ungenauigkeiten.

Aus Sicht der Eisenbahnen erscheint Artikel 67 mit Verweis auf die Verordnung Nr. 1 vom 15.04.1958 zunächst hinnehmbar. Hieraus zitiert wird Artikel 2: „Schriftstücke, die ein Mitgliedstaat oder eine der Hoheitsgewalt eines Mitgliedsstaates unterstehende Person an Organe der Gemeinschaft richtet, können nach Wahl des Absenders in einer der Amtssprachen abgefasst werden. Die Antwort ist in derselben Sprache zu erteilen.“ Es erscheint jedoch sehr fraglich, ob die dadurch entstehenden Übersetzungskosten volkswirtschaftlich betrachtet wurden. Ein Beispiel zur Unterstreichung unserer Bedenken hinsichtlich der Übersetzung von Dokumenten liefert bereits der veröffentlichte Entwurf in deutscher Sprache der Sicherheitsrichtlinie: Der Begriff „*safety performance*“ wird mit „Sicherheitsleistung“ – „*security deposit*“ übersetzt, was u. E. nicht korrekt ist. Aus unserer Sicht wäre z. B. „Erfüllung der Sicherheitsanforderungen“ eine bessere Übersetzung.

Regionale Ansprechpartner sicherstellen:

Es ist darüber hinaus erforderlich, dass der Antragsteller – wie heute – Ansprechpartner der zuständigen Behörde für etwaige persönliche Gespräche in einer – in der Regel per Eisenbahn – Tagesreise erreichen kann. Diese Frage ist im RL-Entwurf unbeantwortet. Mit anderen Worten: Wenn die ERA tatsächlich in größerem Umfang Kompetenzen und Aufgaben der nationalen Behörden übernehmen sollte, erscheinen uns regionale Ansprechpartner der ERA, die die Verfahren in der Sprache des Antragstellers bearbeiten können, erforderlich, um betriebs- und volkswirtschaftlich die Kosten im Rahmen zu halten. Wir regen daher an, den Artikel 67 dahingehend zu präzisieren, dass jedes Verfahren zunächst grundsätzlich (schriftlich und mündlich) in der Amtssprache geführt wird, in der der Antrag gestellt wurde, es sei denn, der Antragsteller stimmt einer Verfahrensbearbeitung in einer anderen Sprache zu.

Personalausstattung der ERA:

Schlaglichtartig möchten wir die dem Entwurf beigefügte Personalplanung der ERA für den Bereich Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen beleuchten: Es erscheint zweifelhaft, ob die ERA in der Lage sein wird, mit 5 Planstellen die Anträge auf Sicherheitsbescheinigungen für ganz Europa zu bearbeiten: Bei etwa 1.000 Unternehmen, die in fünfjährigem Abstand einen Antrag stellen müssen, würden pro Jahr 200 Anträge auf die ERA bzw. 40 Anträge pro ERA-Mitarbeiter im Bereich Sicherheitsbescheinigung anfallen. Bei 200 Arbeitstagen im Jahr könnte sich somit jeder Mitarbeiter etwa 5 Arbeitstage mit einem Antrag beschäftigen. Das EBA berechnet heute 20.000 € (Kostensatz von 100,-- €/h) bzw. 25 Arbeitstage pro Sicherheitsbescheinigung.

Wenn man unterstellt, dass der Aufwand des EBA korrekt ist, blieben pro Fall 20 Arbeitstage durch die ERA nicht abgedeckt; bei Unterstellung, das EBA arbeite heute „zu gründlich“, blieben

z. B. etwa 10 Arbeitstage durch die ERA nicht gedeckt. Diese wären dann vermutlich im Rahmen der neuen Verfahren nach Art. 10 Nr. 4 der neuen Sicherheitsrichtlinie zu prüfen. Eine Kostenersparnis für die Antragsteller würde dadurch nicht eintreten. Ob eine personell unterbesetzte Behörde zur Beschleunigung von Verfahren beitragen kann, erscheint auch zweifelhaft.

Finanzierung der Register:

Durch Art. 33 des Entwurfs wird die ERA zur Systembehörde für diverse Register ernannt. Wir stellen nicht in Abrede, dass einige der hier genannten Register für den Eisenbahnsektor von hoher Relevanz sind. Solange die Finanzierung der Register jedoch nicht geregelt ist, erscheint auch die Ernennung einer Systembehörde wenig zielführend.

Vorschlag zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen

Aus Sicht des VDV kann eine Aufhebung der VO (EWG) Nr. 1192/69 negative Auswirkungen auf den bisher gewährten Ausgleich von Aufwendungen der Eisenbahnen für Kreuzungsanlagen sowohl für bundeseigene wie auch für nichtbundeseigene Eisenbahnen nach sich ziehen.

- Die in Deutschland von der VO (EWG) Nr. 1192/69 (nur) erfassten Eisenbahnen des Bundes haben im Jahr 2010 Ausgleichszahlungen für Kreuzungsanlagen in Höhe von insgesamt 72,8 Mio. EUR erhalten. Bei einer Aufhebung der VO (EWG) Nr. 1192/69 entfielen die danach gezahlten Ausgleichszahlungen. Es ergäben sich also für Eisenbahnen des Bundes zunächst einmal unmittelbare negative Auswirkungen.
- Die vorgeschlagene Aufhebung der VO (EWG) Nr. 1192/69 wird unter anderem damit gerechtfertigt, dass Ausgleichszahlungen auch nach der Aufhebung der Verordnung fortgesetzt werden könnten. Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU ließe dies zu. Der Hinweis ist richtig, blendet aber einen wesentlichen Aspekt aus: Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU rechtfertigt allein, dass Ausgleichszahlungen an die Eisenbahnen des Bundes beihilferechtlich unproblematisch sind. Im Gegensatz zur VO (EWG) Nr. 1192/69, die als unmittelbar bindendes Gemeinschaftsrecht die Mitgliedstaaten zum Kontenausgleich verpflichtet, enthält Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU ersichtlich keine Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Übernahme von Aufwendungen für Kreuzungsanlagen. Zudem könnten die Mitgliedstaaten bei der noch vorzunehmenden Umsetzung von Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU Spielräume ausnutzen und sich für eine restriktive Handhabung von Ausgleichszahlungen für Kreuzungsanlagen entscheiden. Die Aufhebung der VO (EWG) Nr. 1192/69 würde also auch unter Berücksichtigung von Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU im Bereich der Eisenbahnen des Bundes unmittelbare negative Auswirkungen nach sich ziehen.
- Nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnen erhalten nach Maßgabe von § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG Ausgleichszahlungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen. Eine Aufhebung der VO (EWG) Nr. 1192/69 hätte hierauf unmittelbar keinen Einfluss. Allerdings könnte der Entfall der Ausgleichsverpflichtung nach der VO (EWG) Nr. 1192/69 den bundesdeutschen Gesetzgeber dazu animieren, auch Ausgleichszahlungen nach § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG abzuschmelzen. Ähnliches ist bereits mit den Ausgleichszahlungen nach § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 AEG geschehen (vgl. § 16 Abs. 1 Sätze 2 und 3 AEG). Perspektivisch können also auch im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen bei einer Aufhebung der VO (EWG) Nr. 1192/69 negative Auswirkungen nicht ausgeschlossen werden.

Der Aufhebung der VO (EWG) Nr. 1192/69 ist deshalb nur dann zuzustimmen, wenn an anderer Stelle eine gleichwertige europarechtliche Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Gewährung von Ausgleichsleistung für die Aufwendungen der Eisenbahnen für Kreuzungsanlagen verankert wird.

Anhang 1

Detaillierte Änderungsvorschläge zum KOM-Entwurf für eine Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung)

Zu Art. 2.2 b)

Wir bitten darum, die Worte „die vom übrigen Eisenbahnnetz funktionell getrennt sind“ zu streichen.

Begründung: Ausnahmen vom Anwendungsbereich dieser Richtlinien sollten grundsätzlich möglich sein für kleine und mittlere Unternehmen und Infrastrukturen, die für das Funktionieren des europäischen Schienenverkehrsmarktes nicht von strategischer Bedeutung sind. Die in Art. 2 formulierten Ausnahmetatbestände gehen dabei grundsätzlich in die richtige Richtung. Jedoch sollte in Art. 2 Abs. 2, lit. b) das Kriterium der „funktionalen Trennung“ gestrichen werden. Nach dem Subsidiaritätsprinzip liegt die Verantwortung für viele derartige Infrastrukturen und Unternehmen auf regionaler oder lokaler Ebene – selbst wenn keine „funktionale Trennung“ vom übrigen Eisenbahnnetz vorliegt.

Zu Art. 3 h)

„nationale Vorschriften“ gelten nicht nur für Eisenbahnunternehmen, sondern ggf. auch für Infrastrukturbetreiber oder andere Akteure, z. B. für die Instandhaltung zuständige Stellen. Dies ist bei Formulierung der Definition zu berücksichtigen.

Zu Art. 4.7

Die hier formulierten Anforderungen sind wegen des allumfassenden Anspruchs geeignet, das Eisenbahnsystem am Dokumentenaustausch ersticken zu lassen. Der Dokumentenaustausch ist lediglich bei der dauerhaften Übergabe (Erwerb, Miete, Leasing) erforderlich. Es ist eine Übergangsbestimmung für alle heute zugelassenen Fahrzeuge erforderlich, so dass keine komplette Rückverfolgung in die Vergangenheit erforderlich ist.

Es ist u. E. ausreichend, in der Richtlinie auszuführen, dass alle Beteiligten die für den sicheren Betrieb erforderlichen Informationen austauschen. Die Frachtpapiere und Informationen zu Verladevorgängen dürfen jeweils nur die aktuelle Fahrt und ggf. einen X Tage zurück reichenden Zeitraum umfassen. Im Güterverkehr muss es gestattet sein, aus Gründen des Wettbewerbsschutzes auf eine Weitergabe bestimmter Daten im Regelfall zu verzichten.

Zu Art. 7.5 und Art. 8.1

Der Entwurf sieht ausschließlich den Mitgliedsstaat als Verpflichteten für die Pflege und den Erlass von nationalen Vorschriften vor. Bisher sind in Art. 8.2 der RL 2004/49/EG auch andere Stellen und Organisationen als Ersteller nationaler Vorschriften erwähnt. In Deutschland bestehen gute Erfahrungen mit der Erarbeitung von Standards durch die Branche insgesamt. Diese Möglichkeit muss erhalten bleiben. Ferner halten wir es für erforderlich, dass klare Anhaltspunkte gegeben werden, wann eine technische oder betriebliche Vorschrift bzw. ein Standard das Kriterium „nationale Vorschrift“ erfüllt. Wir gehen davon aus, dass hierbei in der Regel Vorschriften im Range von Gesetzen oder Verordnungen gemeint sind, nicht jedoch Betriebsregeln für die konkrete Durchführung des Eisenbahnverkehrs.

Zu Art. 9.2

Wir bitten darum, dass die bisher in Art. 3 Nr. 2 und 3 der VO (EU) Nr. 1158/2010 festgelegten Bestimmungen zu Varianten der Risikokontrolle anderer Beteiligter bereits hier in Art. 9 direkt in die Sicherheitsrichtlinie aufgenommen werden.

Zu Art. 10 Nr. 2

Unabhängig von den generellen Bedenken zu dem in Art. 10 beschriebenen Verfahren möchten wir deutlich hervorheben, dass – falls die Agentur tatsächlich Aufgaben im direkten Rechtsverkehr mit Unternehmen übernehmen sollte – es jedem Antragsteller grundsätzlich möglich sein muss, das gesamte Verfahren in der Amtssprache seines Mitgliedsstaates abzuwickeln. Etwaige Übersetzungen würden die Kosten des Verfahrens deutlich erhöhen und bergen darüber hinaus immer die Gefahr von Übersetzungsfehlern oder Ungenauigkeiten.

Es ist darüber hinaus erforderlich, dass der Antragsteller – wie heute – Ansprechpartner der zuständigen Behörde für etwaige persönliche Gespräche in einer – in der Regel per Eisenbahn – Tagesreise erreichen kann. Diese Frage ist im RL-Entwurf unbeantwortet.

Zu Art. 10.4

Diese Bestimmung lehnen wir vehement ab. Insbesondere für rein nationale Eisenbahnverkehrsleistungen besteht heute ein zweistufiges Verfahren: Genehmigung des Eisenbahnunternehmens und Erteilung der Sicherheitsbescheinigung, wobei die deutsche Sicherheitsbehörde (EBA) bei Anträgen aus Deutschland immer die Teile A und B der Sicherheitsbescheinigung in einem Verfahren prüft. Das in Art. 10.4 vorgeschlagene Verfahren würde zwar u. U. den Prüfumfang bei der Beantragung der Sicherheitsbescheinigung senken. Anstelle dessen würde jedoch das in Art. 10.4 dargestellte Verfahren implementiert. Der Prüfumfang erscheint uns deutlich umfangreicher als bei der heutigen Antragsbearbeitung zur Sicherheitsbescheinigung. Etliche der dort von der Sicherheitsbehörde durchzuführenden Prüfungen werden heute erst im Rahmen der Eisenbahnaufsicht durchgeführt – ohne dass es deshalb in Deutschland Sicherheitsprobleme gäbe.

In Art. 10.4 bleibt offen, welche nationale Sicherheitsbehörde die „zuständige Sicherheitsbehörde“ sein soll. Falls hier gemeint ist, dass z. B. der geplanten Betriebsaufnahme eines Verkehrs SE – DK – DE auch die nationalen Sicherheitsbehörden der drei berührten Mitgliedsstaaten beteiligt werden sollten, hätte die vorgesehene Maßnahme kaum entlastende Wirkung in Vergleich zu heute.

Wir erachten im Übrigen die Forderung

- des Art. 10 Nr. 4 a) „allen Risiken Rechnung trägt“ als Doppelung zu Art. 9 Nr. 2 Satz 2
- und
- des Art. 10 Nr. 4 c) als Doppelung zu Art. 10 Nr. 4 a) als nicht ex-ante prüfbar.

Es bleibt ferner offen, welche zusätzlichen Schnittstellen (und damit verbundene Transaktionskosten) zwischen Agentur und nationaler Sicherheitsbehörde entstehen.

Sollte die Idee der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen durch die ERA weiterverfolgt werden, könnten wir uns vorstellen, dass anstelle des im Entwurf zu Art. 10.4 vorgesehenen

Verfahrens ein Eisenbahnunternehmen, das erstmals in einem Mitgliedsstaat tätig wird, die dortige Sicherheitsbehörde darüber unterrichtet. Es wäre jedoch sicherzustellen, dass die Kontrolltätigkeiten der Sicherheitsbehörden sich gleichmäßig über alle Unternehmen erstrecken und nur bei konkreten Verdachtsfällen unternehmensspezifisch intensiviert werden können.

Zu Art. 10 Nr. 5

Die Pflicht zur Unterrichtung der Agentur über „neue Fahrzeugtypen“ ist eine deutliche Verschärfung zur bisherigen Bestimmung, der Unterrichtung nur über „neue Fahrzeugarten“. Diese Verschärfung ist für die Unternehmen mit Aufwand ohne Nutzen verbunden und wird von uns abgelehnt.

Zu Art. 10 Nr. 8

Wir könnten uns vorstellen, dass die Bestimmungen des Art. 10 Nr. 8 bei Erteilung der Sicherheitsbescheinigung durch die Sicherheitsbehörden zweckmäßig wäre. Eine Selbstüberwachung der Agentur durch sich selbst erscheint wenig zielführend.

Zu Art. 11

Wie bereits oben ausgeführt, fehlt eine Bestimmung zur Amtssprache. Bei rein nationalen Verkehren und bei grenzüberschreitenden Verkehren, die nur zwei oder wenige Mitgliedsstaaten berühren, muss die Beantragung und Antragsbearbeitung in einer dort zugelassenen Amtssprache möglich sein.

Es geht aus dem Entwurf nicht hervor, ob beabsichtigt ist, dass bei jedem bei der Agentur eingehenden Antrag auf Sicherheitsbescheinigung alle nationalen Sicherheitsbehörden im Sinne des Art. 16 Nr. 2d) beteiligt werden sollen. Da im Verhältnis nur sehr wenige Unternehmen tatsächlich in vielen Mitgliedsstaaten, aber sehr viele Unternehmen nur in einem oder zwei Mitgliedsstaaten tätig werden wollen, entstünde bei vielen Anträgen vermeidbarer Aufwand.

Zu Art. 16.2 h)

Der nationalen Sicherheitsbehörde sollte auch der Betrieb des Fahrzeugeinstellungsregisters auferlegt werden. Eine klare Nutzungsregelung des Fahrzeugeinstellungsregisters ist erforderlich. Eine Aussage zur Finanzierung ist zu treffen.

Zu Art. 16.3

Wie zur Unterstreichung unserer Bedenken (zu Art. 10 Nr. 4) hinsichtlich der Übersetzung von Dokumenten wird hier der Begriff „safety performance“ mit „Sicherheitsleistung“ – „security deposit“ übersetzt, was u. E. nicht korrekt ist. Aus unserer Sicht wäre z. B. „Erfüllung der Sicherheitsanforderungen“ eine bessere Übersetzung.

Zu Art. 18 f)

Wir bezweifeln stark, dass Informationen zu „allen ... Inspektionen oder Audits“ erforderlich sind. Wir bezweifeln, dass es bei anderen Verkehrsträgern ähnliche Bestimmungen gibt.

Zu Art. 20 Nr. 3

Falls das beabsichtigt ist, sollte klargestellt werden, dass hier gemeint ist, dass die Erkenntnisse der Unfalluntersuchungsstelle nicht vor Gericht (in Strafverfahren oder Zivilverfahren) verwendet werden dürfen.

Zu Art. 22 Nr. 3

Satz 2 ist so umzustellen, dass alle Betroffenen grundsätzlich die Möglichkeit haben, „Bemerkungen ... anzugeben“.

Artikel 25

Es sollte klarer herausgestellt werden, welche Handlungsoptionen die Mitgliedsstaaten haben, um auf eine Sicherheitsempfehlung zu reagieren.

Anhang 2

Detaillierte Änderungsvorschläge zum KOM-Entwurf für eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)

Zu Begründung 2

Die Kostenbetrachtung hat zu Ergebnissen geführt, die den kleineren Unternehmen eher einen Schaden zuführen. Teilweise werden durch die Betrachtungen aber auch die großen Unternehmen betroffen sein. Als Beispiel soll hier das Thema „TSI Energie“ dienen: Hier wird von der Kommission erwartet, dass in Deutschland sämtliche Oberleitungen auf eine Stromabnehmerbreite von 1.600 mm umgebaut werden (gegenwärtig 1.950 mm). Die Kosten würden sich auf mehrere Milliarden Euro belaufen und die Maßnahmen würden an den Knotenpunkten zu monatelangen Beeinträchtigungen führen.

Zu Erwägungsgrund (2) bis (6)

Erwägungsgrund (2) fordert die Interoperabilität der Netze, das heißt der Infrastruktur bzw. der netzseitigen Einrichtungen. Fahrzeuge sind hier nicht erwähnt, sie müssen sich den Gegebenheiten anpassen. Dennoch existieren TSI für Fahrzeuge, die mehr Anforderungen formulieren als von der Infrastruktur und den Schnittstellen zwischen den Fahrzeugen gefordert. Diese Anforderungen dienen nicht der Interoperabilität und müssen gestrichen werden.

Besonders in Bezug zu Erwägungsgrund (15)

auf Fahrzeuge werden wir immer nationale Vorschriften haben, wenn aus kommerziellen Gründen diese gerechtfertigt sind. Hier ist wieder der Anwendungsbereich der Richtlinie bzw. deren Auslegung besonders bei den NSAs entscheidend. Hierum ist schon auf Europäischer Ebene für Klarheit zu sorgen. **Eine klare Definition in dieser Richtlinie / in allen Richtlinien ist erforderlich.**

Zu Erwägungsgrund (18) und (19)

Der Vorteil der TSIs muss erst bewiesen werden, bevor Fristen zur Umsetzung gesetzt werden, da auch keine Kostenbeteiligung der EU-Kommission zu erwarten ist. Auch die Mitgliedsstaaten werden hier nur eingeschränkt tätig, meist nur bei Projekten, die durch die Bevölkerung gefordert werden, wie Lärmschutz- und PRM-Maßnahmen. Alle anderen Maßnahmen führen automatisch zu Kostenerhöhungen. **Dort, wo sich Kostenvorteile abzeichnen, werden diese umgehend von den Unternehmen aus eigenem wirtschaftlichem Interesse umgesetzt.**

Zu Erwägungsgrund (21)

Wenn die Maßnahmen erfolgreich und im Interesse der Unternehmen umgesetzt werden können, werden die nationalen Vorschriften automatisch (und freiwillig) zurückgenommen. Solange dies aber nicht gewährleistet ist, müssen besonders die Regionalbahnen von der Anwendung der TSIs ausgenommen bleiben. Hierfür werden dann die nationalen Vorschriften noch benötigt.

Zu Erwägungsgrund (25)

Siehe vorstehende Begründungen zu den Erwägungsgründen (15), (18) und (19). Weiterhin ist zu definieren, was unter „unzulässig“ verstanden wird. Dieses ist ein juristischer, aber kein kommerzieller Begriff.

Zu Erwägungsgrund (32)

Im letzten Satz *„Um die Entwicklung der betreffenden Industrien zu fördern, sollten so weit wie möglich Verfahren mit einem Qualitätssicherungssystem erarbeitet werden.“*

Der letzte Satz endete früher: *„ sind die Verfahren der Qualitätssicherung so weit wie möglich weiterzuentwickeln.“*

Es gibt heute schon eine Vielzahl an festgelegten, abgestimmten und eingeführten Qualitätssicherungsmaßnahmen, so dass hier nur im Einzelfall eine Verbesserung, die sich bei der Anwendung gezeigt hat, notwendig erscheint. Eine grundsätzlich neue Debatte hierzu ist abzulehnen.

Zu Erwägungsgrund (42)

Die Eisenbahnunternehmen bestellen Fahrzeuge bei den Herstellern, in der Regel einschließlich der Inbetriebnahme nach in der Spezifikation festgelegten Kriterien. Von diesem Verfahren sollte auf keinen Fall abgewichen werden.

Bei der weiteren Verwendung der Fahrzeuge muss das Eisenbahnunternehmen den Abgleich mit der Infrastruktur im Abgleich mit dem Infrastrukturregister durchführen. In diesem Fall trifft die Formulierung zu.

Beide Fälle sind definitiv zu unterscheiden.

Zu Erwägungsgrund (49)

Hier ist ein genauer Prozess zu beschreiben, der auch bei Erkennen von Fehlern zum sofortigen Aussetzen der entsprechenden Paragraphen führt. Bisher hat der äußerst träge Prozess den Akteuren keinen Spielraum gelassen und es mussten gemäß Gesetz wissentlich falsche Entscheidungen getroffen werden. Hier ist zumindest eine sofortige Anzeige an die Mitgliedsstaaten erforderlich.

Zu Erwägungsgrund (51)

Dieser Erwägungsgrund lässt den Schluss zu, dass die EU-Kommission direkt in den Prozess eingreifen wird. Dies bedeutet eine weitere Schnittstelle und weiterer Bürokratismus, der konträr zu der ursprünglichen Absicht, Bürokratie abzubauen, wirkt.

Generelle Anmerkung:

Durch die Verschiebung von Aufgaben aus den Mitgliedsstaaten in Richtung EU-Kommission / ERA ergeben sich neue Schnittstellen, die nicht weniger, sondern eher mehr Bürokratie mit sich bringen. Auch ist die Kostenfrage nicht geklärt: Bereits heute müssen für die Dienstleistungen in Deutschland hohe Kosten erbracht werden.

Zu Artikel 1, Absatz (3)

Diese Maßnahme ist zu begrüßen, allerdings fehlt auch hier noch die eindeutige Definition der Systeme, die hierdurch ausgenommen sind.

Zu Artikel 1, Absatz (4a)

Der Begriff „im Privateigentum“ sollte geändert werden in „nicht im Eigentum eines Infrastrukturbetreibers“. Diese Bestimmung bezieht sich auf Anschlussbahnen etwa von Industriebetrieben. Einige Industriebetriebe befinden sich in staatlichem bzw. öffentlichem Eigentum, diese sollten nicht benachteiligt werden. Es dürfte ferner unstrittig sein, dass auch Anschlussbahnen des Militärs unter diese Ausnahmebestimmung fallen, auch hier handelt es sich nicht um Privateigentum.

Zu Artikel 1, Absatz (4b)

Der Begriff „lokal begrenzt“ muss auch größere Netze einschließen, wie die S-Bahn-Systeme in Deutschland. Diese zeichnen sich durch 960 mm Bahnsteighöhe und breitere Fahrzeuge aus, die einerseits das Befahren interoperabler Strecken ermöglichen, andererseits aber einen kommerziell günstigen Betrieb ermöglichen, da Zusatzeinrichtungen wie Schiebetritte entfallen können. Diese Systeme sind ein „Specific Case“ in der TSI PRM, somit ein anerkanntes System.

Zu Artikel 2, Absatz (11)

Als Sonderfälle sind unter anderem auch die S-Bahn-Systeme zu betrachten oder auch die Doppelstockwagen, die ein vergrößertes Lichtraumprofil benötigen, deren Infrastruktur aber sowohl separat als auch in anderen Fällen interoperabel genutzt werden kann. Hier liegt also kein Widerspruch zu den Anforderungen an die Interoperabilität vor, sondern eine kostengünstige Erweiterung. Die Teilsysteme müssen **unabhängig** voneinander betrachtet werden. Die Infrastruktur ist weitestgehend in Deutschland interoperabel, die darauf verkehrenden Fahrzeuge heute noch nicht. Bei entsprechendem Betriebskonzept, das den Anforderungen der Interoperabilität nicht widerspricht und keinen erhöhten Aufwand bedeutet, können Fahrzeuge also auch eingesetzt werden, die teilweise oder vollständig nicht den Anforderungen der TSI entsprechen. Dies trifft sowohl auf die Bestandsflotte (Nutzung in den nächsten 50 Jahren) als auch auf die entsprechenden Neufahrzeuge zu.

Zu Artikel 2, Absatz (22) und (23)

Zu Artikel 2, Absatz (25)

„Stadt- und Regionalbahnen“ Schienenverkehrssysteme für den Stadt- und/oder Vorortverkehr, deren Kapazität und Geschwindigkeit geringer sind als die von Eisenbahnen und Untergrundbahnen, aber höher als die von Straßenbahnen. Stadt und Regionalbahnen können eigene Wegerechte haben oder sie sich mit dem Straßenverkehr teilen; dabei werden normalerweise keine Fahrzeuge mit dem Personen- oder Güterfernverkehr ausgetauscht;

Es gibt durchaus Eisenbahnen, die nur mit geringer Geschwindigkeit fahren und eine Anhebung dieser ist auch nicht vorgesehen. Da S-Bahnen bis 160 km/h in Deutschland fahren und Tram-Trains auch teilweise mit mehr als 100 km/h und mit vergleichsweise großer Kapazität in Dreifachtraktion (teilweise mehr als U-Bahnen) unterwegs sind, ist diese Definition nicht passend. Beide Parameter sind keine Kriterien für die entsprechenden Verkehre, daher sollten sie gestrichen werden.

Zu Artikel 2, Absatz (32)

Der Unterschied zwischen „technische Spezifikation“ und „technische Spezifikation für die Interoperabilität“ ist für den Anwender nicht klar ersichtlich. Hier sollte ein anderer Begriff gefunden werden, der aber die gleiche Bedeutung hat. Wenn hier nur der Begriff „Spezifikation“ verwendet wird, können auch wie üblich die betrieblichen Parameter einfließen.

Zu Artikel 4, Absatz (6)

Siehe Anmerkungen zu Artikel 2, Absatz (11)

Zu Artikel 5, Absatz (10)

„Bei einer Erneuerung oder Umrüstung bestehender Teilsysteme ist eine neue EG-Prüferklärung gemäß Artikel 15 Absatz 4 erforderlich.“

Ist zu ändern in „Bei einer Erneuerung oder Umrüstung bestehender Teilsysteme ist eine neue EG-Prüferklärung **für den entsprechenden Teil** gemäß Artikel 15 Absatz 4 erforderlich.“

Zu Artikel 23

Bei dem Begriff „Notifizierung“ gibt es unterschiedliche Ansichten, wie dies durchzuführen ist. Der Mitgliedsstaat meldet eine Abweichung bzw. die entsprechende nationale Regelung an die EU-Kommission bzw. die ERA.

- Variante 1: Erfolgt kein Einspruch innerhalb kurzer Zeit, gilt diese Vorgehensweise als bestätigt.
- Variante 2: Der Mitgliedsstaat muss eine Bestätigung abwarten, bis teilweise nach einem langen Zeitraum eine Bestätigung durch die EU-Kommission bzw. die ERA erfolgt.

Die Eintragung in die entsprechende Datenbank erfolgt heute nur sehr zeitversetzt, so dass hier keine verlässliche Aussage für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zu erlangen ist.

Außerdem muss eine kurzfristige Rückantwort zu der Vorgehensweise erfolgen.

Zu Anhang I, 1. Spiegelstrich

Diese Definition führt immer wieder zu Diskussionen, da üblicherweise der Geschwindigkeitsbereich mit „bis 250 km/h“ und nicht, wie hier geschehen, mit „ab 250 km/h“ definiert wird.

Zu Anhang I, 1. 2. Seite

Jede dieser Kategorien lässt sich wie folgt unterteilen:

- Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr,
- Fahrzeuge für den innerstaatlichen Verkehr.

In den TSI sind die Anforderungen zu nennen, die zur Gewährleistung eines sicheren Fahrzeugbetriebs auf den verschiedenen Streckenkategorien erfüllt sein müssen.