



## 4. Eisenbahnpaket: Verhandlungen bislang eher enttäuschend

Die am 30. Januar 2013 durch die Europäische Kommission (KOM) veröffentlichten Vorschläge zum 4. Eisenbahnpaket werden derzeit intensiv im Europäischen Parlament und teilweise im Rat debattiert. Vor wenigen Tagen haben die Berichterstatter im Parlament ihre Berichte vorgelegt.

### EP-Berichtsentwurf zur Änderung der Verordnung 1370/2007 macht Direktvergaben nur noch schwierig möglich

Berichterstatter Grosch (EVP, Belgien) schlägt weitreichende Änderungen des KOM-Vorschlages vor. Eine von ihm neu vorgeschlagene „Rechtfertigung“ der Vergabeart hätte erhebliche negative Folgen für Direktvergaben auch bei Bus und Tram:

- Marktöffnung nationale Eisenbahnverkehre: Grosch bestätigt zunächst den KOM-Vorschlag einer Ausschreibungspflicht für alle Eisenbahnverkehre. Er verlängert jedoch die Übergangsfrist für die Pflicht zur wettbewerblichen Vergabe im Eisenbahnverkehr zur Anwendung der Verordnung im Eisenbahnverkehr erheblich auf 2029. Bei einer noch möglichen Direktvergabe in 2029 könnten dann entsprechende Verträge bis 2044 laufen. Darüber hinaus sollen nur noch Direktvergaben von kleineren Aufträgen bis 5 Millionen EUR oder 500.000 km jährlicher Personenverkehrsleistung, sowie Schienenpersonenverkehre mit „technischen Spezifikationen“ (Tram/Train, Schmalspurbahnen etc.) möglich sein.
- Neue Rechtfertigungspflicht Direktvergabe: Die Vergabeart „Direktvergabe“ muss unter Effizienz- und Qualitätskriterien mindestens 18 Monate vor Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages rechtfertigt werden. Ein solcher „Blick in die Glaskugel“ im Voraus wird extrem schwierig und rechtsunsicher sein und Aufgabenträger vor unlösbare Ausgaben stellen – genauso wie dies im Fall einer Rechtfertigungspflicht von Ausschreibungen wäre.

Nahverkehrspläne: Die sehr detaillierten Verpflichtungen im KOM-Vorschlag zur Aufstellung und Kontrolle von Nahverkehrsplänen vereinfacht Grosch an einigen Stellen, gleichwohl werden neue Elemente wie Sicherheit aufgenommen. Im Ergebnis sind die Vorschläge des Berichterstatters keine Verbesserung der problematischen KOM-Vorschläge.

- Positive Elemente: Eine klarere Abgrenzung Eisenbahn zu Straßenbahn/U-Bahn und eine verbesserte Definition der zuständigen Behörde, die allerdings gegenüber dem aktuellen Stand der VO 1370 keine Verbesserung darstellt.
- Vorübergehendes Fazit: Der von der KOM „aus der Flasche gelassene Geist“ einer weitreichenden Änderung der VO 1370 zieht nun im Parlament weitere neue und problematische Änderungsvorschläge mit weitreichenden Folgen nach sich.

### EP-Berichtsentwurf zum Unbundling/ Marktöffnung stärkt Kommission den Rücken

Berichterstatter El Khadraoui (Sozialist. Fraktion, Belgien) nimmt kaum Änderungen am kritischen Kommissions-Vorschlag für das Unbundling und schlägt weit reichende Eingriffe in den Vertrieb der Bahnen vor:

- Unbundling: El Khadraoui bestätigt grundsätzlich und verschärft in Teilen die Anforderungen aus dem Vorschlag der Kommission: Die „Abkühlungsphase“ von Leitungspersonal des Infrastrukturbetreibers soll sich künftig nicht nur auf angehörige Unternehmen eines vertikal integrierten Unternehmens, sondern auch auf alle sonstigen Unternehmen erstrecken, die auf der Infrastruktur tätig sind. Er sieht eine ex-ante-Entgeltregulierung vor. Trotzdem soll es unter den verschärften Anforderungen auch weiterhin möglich bleiben, vertikal integrierte Unternehmen zu organisieren – die Kommission hatte dies mit Inkrafttreten der neuen RL komplett verbieten wollen.
- Öffnung der inländischen Eisenbahnpersonenverkehrsmärkte: El Khadraoui bestätigt im Prinzip die Marktöffnung. Open access darf ihm zufolge aber auf solchen Strecken eingeschränkt werden, auf denen ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Ausschreibungsverfahren erteilt wurde. Der Erhalt der Lizenz eines Eisenbahnunternehmens soll künftig auch davon abhängen, dass sich das Unternehmen verpflichtet, die repräsentativen Tarifverträge anzuwenden.
- Ticketing: Dem Berichtsentwurf zufolge müssen Eisenbahnunternehmen bis 2020 ein gemeinsames Informations- und Fahrscheinsystem zur Erstellung von Durchgangsfahrscheinen einrichten. Mitgliedstaaten sollen intermodale Buchungssysteme (Flugverkehr,

## Technisches Paket der Kommission gestützt durch die EP-Berichtsentwürfe

Schiffsverkehr, Bahn, ÖPNV) einführen können. Er stellt zudem das Prinzip auf: Alle Fahrplandaten sind als öffentliche Fahrplandaten zu betrachten und entsprechend verfügbar zu machen.

### EP-Berichtsentwürfe stützen technisches Paket der Kommission

- Eisenbahnsicherheitsrichtlinie: Berichterstatter Cramer (Grüne, Deutschland) stützt den grundsätzlichen Ansatz der KOM für eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung, die von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) erteilt wird, und verschärft die Bearbeitungsfristen. Bei den Ausnahmen vom Anwendungsbereich fügt er ausdrücklich „Tram/Train“ hinzu.
- Interoperabilitätsrichtlinie: Berichterstatterin Bilbao Barandica (Liberale, Spanien) fordert, aus der deutschen Fassung der Ausnahmenvorschrift für Untergrundbahnen, Straßenbahnen sowie Stadt- und Regionalbahnsysteme die „Regionalbahnsysteme“ herauszustreichen. Sie schlägt ferner vor, dass die ERA – zusätzlich zu den mobilen Teilsystemen, wie von der KOM vorgeschlagen – auch für die Zulassung der Teilsysteme Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Energie und Infrastruktur zuständig sein soll. Ferner schlägt sie Änderungen vor am Konzept der nationalen Regeln und anstelle nationaler Fahrzeugregister den Gebrauch eines europäischen Fahrzeugregisters.
- ERA-Verordnung: Berichterstatter Zīle (Konservative, Lettland) schlägt vor, dass Eisenbahnunternehmen, die nur in einem Mitgliedstaat tätig sind, zukünftig wählen können, ob sie die Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung und von Fahrzeugzulassungen bei der ERA beantragen oder bei der nationalen Sicherheitsbehörde. Der Antragsteller soll mit der ERA in der Sprache seiner Wahl kommunizieren können.

### Weiteres Verfahren 4. Eisenbahnpaket

Im Europäischen Parlament werden am 8./9. Juli 2013 zunächst die Berichte der fünf Berichterstatter vorgestellt. Anschließend ist im Herbst die intensive Befassung im Verkehrsausschuss und eine Abstimmung voraussichtlich im November geplant. Anfang 2014 soll dann die 1. Lesung mit einer Abstimmung im Plenum des Europäischen Parlaments abgeschlossen werden. Ob dieser Zeitplan insbesondere zu den Themen Marktöffnung und „unbundling“ eingehalten werden kann und ob die vier Dossiers überhaupt als „Paket“ zusammengehalten werden, ist derzeit noch nicht sicher. Dabei steht das Parlament unter erheblichem Zeitdruck vor dem Hintergrund der Europawahlen im Mai 2014.

Im Rat wurde das „Paket“ bereits aufgeschnürt: Nachdem die irische Präsidentschaft im ersten Halbjahr 2013 nur die Interoperabilitäts-Richtlinie bearbeitet hat, wird die am 1. Juli 2013 gestartete litauische Präsidentschaft zunächst nur an der Eisenbahnsicherheits-Richtlinie weiterarbeiten. Dazu soll bis Oktober in einem ambitionierten Zeitplan eine Ratsposition erarbeitet werden.

Die weitaus strittigeren Themen „unbundling“ und Marktöffnung nationale Verkehre /Änderung der VO 1370 wurden bislang im Rat nicht behandelt. Wann dort dazu erste Arbeiten starten, ist derzeit noch nicht abzusehen.

### TERMINHINWEISE

#### 19./20. November 2013 in Straßburg

**UITP-Konferenz „Opening the European domestic rail passenger market to competition – what impact on regional, suburban and urban passenger transport?“**

Weitere Informationen und Anmeldung:  
<http://strasbourg2013.uitp-events-expo.org/>

**VDV-Positionspapier zum Vierten Eisenbahnpaket:**

[www.vdv.de](http://www.vdv.de)  
Presse > Positionen

### Kontakt

Ulrich Weber  
VDV-Europabüro Brüssel  
T/F 00322 6752326 · M 0032 497451682  
[weber@vdv.de](mailto:weber@vdv.de)

Dr. Ralf Schnieders  
VDV-Hauptstadtbüro Berlin  
T 030 399932-23 · F 030 399932-15  
[schnieders@vdv.de](mailto:schnieders@vdv.de)