



# Bahn frei für Europa

Für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik in der EU

## Die Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene





Politik wird mehr und mehr in Brüssel gemacht: Mehr als die Hälfte aller nationalen politischen Initiativen geht mittlerweile auf Vorgaben der Europäischen Union zurück. Für die Verkehrspolitik ist Europa besonders wichtig: Die Verkehrsströme verlaufen quer durch die EU und können nur europaweit geregelt werden. Nur ein funktionierendes Verkehrssystem sorgt dafür, dass Menschen in Verbindung treten und Märkte zusammenwachsen können.

Verkehr ist aber nicht nur eine Voraussetzung für die europäische Integration, sondern die europäische Integration führt auch zu wachsendem Verkehr – der längst zu einer Belastung für die Menschen und die Wirtschaft geworden ist. Europa braucht deshalb den umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehr, um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Was aus Sicht der Allianz pro Schiene nötig ist, um das Europa der Schiene zu verwirklichen, skizziert die vorliegende Publikation.

Als Vorsitzender der Allianz pro Schiene bin ich stolz darauf, dass alle Mitglieder unseres Schienenbündnisses die Positionen zur europäischen Verkehrspolitik, die Sie auf den folgenden Seiten lesen, explizit mittragen: Das breite Spektrum aus Umweltverbänden, Verkehrsclubs, Fahrgastorganisationen, Gewerkschaften und Berufsverbänden verleiht unseren gemeinsamen Forderungen Gewicht.

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, flowing letters that appear to read 'Norbert Hansen'.

Norbert Hansen  
Vorstandsvorsitzender der Allianz pro Schiene

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort von Norbert Hansen	Seite 1
<b>Das EU-Weißbuch Verkehr</b>	<b>Seite 3</b>
Gesundheits- und Umweltkosten	Seite 5
Steuern	Seite 6
Wegekosten	Seite 7
Sozial- und Sicherheitsstandards	Seite 8
<b>Die EU-Osterweiterung</b>	<b>Seite 9</b>
Netzausbau	Seite 12
<b>Die Eisenbahnpolitik der EU</b>	<b>Seite 13</b>
Netzzugang	Seite 16
Technische Harmonisierung	Seite 17
Bürokratieabbau	Seite 19
Umweltstandards	Seite 20
Lokführerschein	Seite 21
Kundenrechte	Seite 22
Literaturverzeichnis, Impressum	Seite 23
Über die Allianz pro Schiene	Seite 24

# Das EU-Weißbuch Verkehr





Time to decide – so überschrieb die EU-Kommission im Jahr 2001 ihr Weißbuch Verkehr, in dem sie die Leitlinien der europäischen Verkehrspolitik bis 2010 darlegt. In der Tat drängt die Zeit für Entscheidungen in der Verkehrspolitik. Die EU-Kommission erwartete allein für das Gebiet der alten EU bis 2010 ein Verkehrswachstum von 38 % beim Güterverkehr und von 24 % beim Personenverkehr – die Auswirkungen der EU-Osterweiterung waren dabei noch nicht berücksichtigt. Die Folge: Immer noch steigen die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen des Verkehrs an und nach wie vor wachsen die Frachtmengen schneller als die Wirtschaft insgesamt – dies belegte 2004 ein Bericht der Europäischen Umweltagentur.

// „Die Verkehrsentwicklung in der Europäischen Union ist alarmierend.“

aus dem Umweltbericht der EU-Kommission 2004 //

Wenn es bei der Dominanz des Straßenverkehrs bliebe, werden die Menschen und Volkswirtschaften in wenigen Jahren im Verkehr ersticken. Schon jetzt ist die Straße mit der Bewältigung des Verkehrsaufkommens überfordert. Ohne ein verkehrspolitisches Umsteuern sind der Kollaps auf den europäischen Straßen und die Katastrophe für die Umwelt vorprogrammiert.

Die EU-Kommission hat in ihrem Weißbuch klargestellt, dass eine wirtschaftlich, sozial und ökologisch tragbare Entwicklung des Verkehrs nur dann zu erreichen ist, wenn ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Verkehrsträgern hergestellt wird. Dazu muss Verkehr von der Straße auf die umweltfreundliche und sichere Schiene verlagert werden.

Die EU hat damit begonnen, ihre Politik an den Leitlinien des Weißbuchs auszurichten. Dennoch ist noch viel zu tun, bevor die Ursachen beseitigt sind, die heute noch verhindern, dass die Schiene ihr Leistungspotenzial ausschöpfen kann. Nötig ist eine EU-Verkehrspolitik, die verkehrsträgerübergreifend handelt.

Die EU-Kommission hat aber bisher in erster Linie auf eine Liberalisierung des Eisenbahnsektors gesetzt. Diese Öffnung der nationalen Eisenbahnmärkte war notwendig, ist aber nicht hinreichend. Denn solange die Bahnen im Wettbewerb mit ihren Hauptkonkurrenten auf der Straße und in der Luft massiv benachteiligt sind, nützt der Wettbewerb der Bahnen untereinander nur wenig.

## DAS EU-WEISSBUCH VERKEHR

sieht folgende Maßnahmen vor, um Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern:

- den Verkehrsträger Schiene neu beleben
- den europäischen Eisenbahnverkehrsmarkt öffnen
- Kostenwahrheit bei allen Verkehrsträgern herstellen
- faire Bedingungen im Wettbewerb der Verkehrsträger schaffen
- den Rechtsrahmen im Verkehrsbereich neu gestalten und vereinheitlichen
- Infrastruktur-Engpässe beseitigen

# Gesundheits- und Umweltkosten

Mobilität ist ein unverzichtbarer Gewinn unserer modernen Welt. Menschen treten in Verbindung, Märkte wachsen zusammen. Doch der Verkehr verursacht auch Schäden: Luftverschmutzung und Klimaveränderungen, Flächenverbrauch, Lärm und Unfälle belasten Mensch und Natur. Die dadurch entstehenden Gesundheits- und Umweltkosten schlagen sich jedoch nicht in den Preisen nieder, die die Nutzer für die Verkehrsleistung bezahlen. Sie werden nicht von den Verursachern getragen, sondern auf die Allgemeinheit abgewälzt, vor allem über Steuern und Krankenkassenbeiträge.

Dabei geht es nicht um „Peanuts“: Die Forschungsinstitute INFRAS/IWW beziffern in einer Studie vom Herbst 2004 die von der Gesellschaft zu bezahlenden Folgekosten des Verkehrs in den Ländern Westeuropas auf 650 Milliarden Euro – Jahr für Jahr.

// Verkehr auf Kosten der Allgemeinheit: Die Folgekosten des Verkehrs vernichten 7,3 % des BIP der Alt-EU – Tendenz steigend. //

Und noch eines macht die Betrachtung der Folgekosten des Verkehrs deutlich: Die verschiedenen Verkehrsträger sind für diese Kostenlawine in völlig unterschiedlichem Ausmaß verantwortlich. Der größte Kostentreiber ist die Straße, auf deren Konto 83,7 % der so genannten externen Kosten des Verkehrs gehen, gefolgt vom Luftverkehr mit 14 %. Schiene (1,9 %) und Wasserstraßen (0,4 %) fallen dagegen kaum ins Gewicht.

Zum gleichen Ergebnis kommt man, wenn man die Verkehrsleistung, also die tatsächliche Nutzung der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt: Die Bahnen sind das kosteneffizienteste Verkehrsmittel. LKW richten im Durchschnitt fünfmal mehr Schäden an als der Schienenverkehr, PKW dreimal soviel.

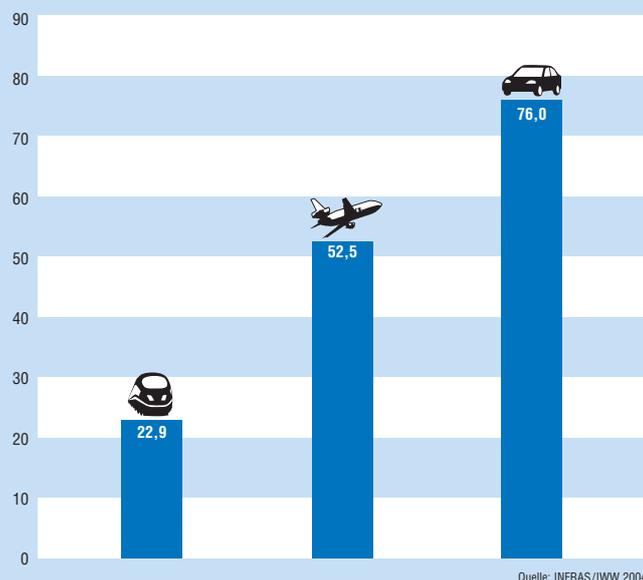
// LKW verursachen fünfmal mehr Gesundheits- und Umweltkosten pro Tonnenkilometer als die Bahn. //

Jahrzehntelange verkehrspolitische Fehlsteuerungen haben so in Europa zu einer paradoxen Situation geführt: Je mehr Schäden ein Verkehrsträger anrichtet, desto größer ist derzeit seine Subventionierung durch die Allgemeinheit. Kostenwahrheit für die Nutzer existiert nicht. Solange aber die Preise für die Kunden die tatsächlichen Kosten des Verkehrs nicht widerspiegeln, ist der Markt außer Kraft gesetzt und ein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsmitteln unmöglich.

Um ein ausgewogeneres Verhältnis der Verkehrsträger zu erreichen, müssen die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen abgebaut werden. Zu Recht hat daher die EU-Kommission schon 2001 in ihrem Weißbuch die Schaffung von Kostenwahrheit bei allen Verkehrsträgern als ein zentrales Handlungsfeld der europäischen Verkehrspolitik identifiziert. Handlungsbedarf besteht vor allem in Bezug auf Steuern, Wegekosten und Sozial- und Sicherheitsstandards.

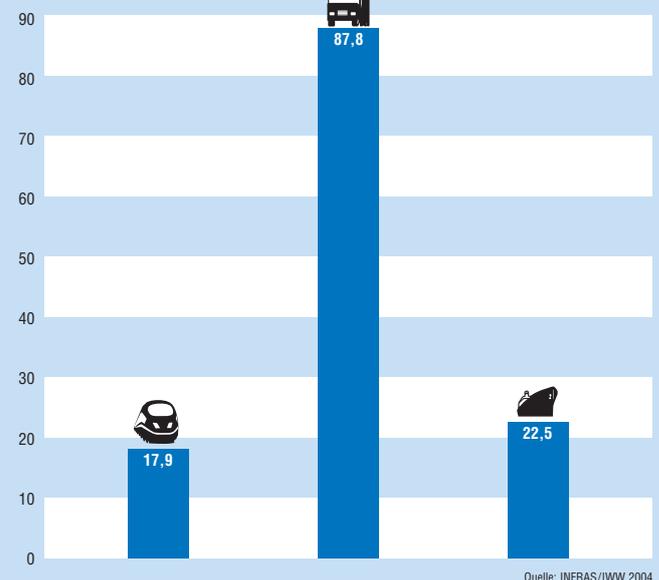
## Durchschnittliche Externe Kosten im Personenverkehr

■ In Euro pro 1.000 Personenkilometer



## Durchschnittliche Externe Kosten im Güterverkehr

■ In Euro pro 1.000 Tonnenkilometer



# Steuern



Von fairen Wettbewerbsbedingungen kann nur gesprochen werden, wenn für die einzelnen Verkehrsträger gleiche Rahmenbedingungen gelten. Der Wettbewerb der Verkehrsträger ist jedoch verzerrt durch eine erhebliche Ungleichbehandlung bei der Besteuerung. Vor allem der besonders umweltbelastende Flugverkehr profitiert von umfangreichen Steuerprivilegien: Während die Bahnen grundsätzlich Energiesteuern zahlen, bleiben die Kraftstoffe im Flugverkehr steuerfrei. Hinzu kommt, dass der grenzüberschreitende Flugverkehr – anders als der Schienenverkehr in vielen EU-Ländern – auch noch von der Mehrwertsteuer befreit ist.

// Ausgerechnet das umweltschädlichste Verkehrsmittel, das Flugzeug, wird durch Steuerbefreiungen subventioniert. //

Seit dem 1. Januar 2004 haben die EU-Mitgliedsstaaten zwar die Möglichkeit, für Inlandsflüge eine Kerosinbesteuerung einzuführen. Auf Basis bilateraler Abkommen ist auch eine Besteuerung inner-europäischer Flüge grundsätzlich möglich. Die Praxis hat jedoch gezeigt, dass es nicht ausreicht, wettbewerbsrelevante Fragen in das Ermessen der Mitgliedsstaaten zu stellen. Nötig ist eine verbindliche EU-weite Regelung.

Auch die Besteuerung der Bahnen innerhalb Europas ist nicht einheitlich geregelt. In den einzelnen Mitgliedsstaaten zahlen die

Bahnen unterschiedliche Steuersätze für Dieselkraftstoff und Fahrstrom. Die Spanne reicht dabei von 40,9 Cent pro Liter Diesel in Deutschland bis zu 0 Cent, denn in vielen EU-Ländern sind die Bahnen von der Mineralölsteuer ganz befreit, beispielsweise in Schweden, Spanien und Belgien.

// Die deutschen Bahnen zahlen die höchsten Steuern in Europa. //

Auf Bahnfahrkarten wird teilweise ein ermäßigter, teilweise der volle Mehrwertsteuersatz erhoben. Auch bei der Mehrwertsteuer reicht die Spanne von 0 % in Dänemark und Großbritannien bis zu 19 % in der Slowakei und 16 % in Deutschland. Die Folge: Derzeit ist die Steuerbelastung der Bahnen in Deutschland mit am höchsten, während in fast allen anderen Mitgliedsstaaten deutlich moderatere Steuersätze gelten.

■ **Wir fordern** die EU auf, für eine steuerliche Gleichbehandlung aller Verkehrsträger zu sorgen: Die Steuerbefreiung von Flugbenzin muss EU-weit abgeschafft werden, ebenso wie die Mehrwertsteuerbefreiung des grenzüberschreitenden Flugverkehrs.

■ **Wir fordern** die EU auf, die Besteuerung der Bahnen in Europa zu harmonisieren.

# Wegekosten

Ein geeignetes Mittel, um Kostenwahrheit im Verkehr herzustellen, ist die im EU-Weißbuch vorgesehene Tarifierung der Infrastrukturnutzung. Sie bedeutet: Wer einen Verkehrsweg benutzt, muss dafür bezahlen.

// Auf der Schiene gibt es längst eine lückenlose Mautpflicht in ganz Europa. Die Nutzung der europäischen Straßen kostet dagegen in der Regel nichts. //

Auf den europäischen Schienenwegen ist dies längst Realität: Für jeden auf der Schiene zurückgelegten Kilometer müssen die Eisenbahnunternehmen eine Maut bezahlen, den so genannten Trassenpreis. Die Mautpflicht auf der Schiene gilt auf allen Strecken und für alle Züge, unabhängig davon, ob es sich um Reisezüge oder Güterzüge handelt. So schreibt es die europäische Richtlinie 2001/14/EG vor.

// Die deutsche LKW-Maut gilt nicht für alle LKW und nicht für alle Straßen – mehr lässt das geltende EU-Recht nicht zu. //

Die Nutzung der europäischen Straßen ist dagegen im Regelfall entgeltfrei möglich. Wenn heute überhaupt eine Maut erhoben wird, dann nur auf bestimmten Strecken. So auch in Deutschland: Zwar gibt es hier seit Anfang 2005 eine LKW-Maut, doch gilt sie nur für den Güterverkehr auf Autobahnen und auch hier nur für schwere LKW mit mehr als 12 Tonnen Gesamtgewicht. Eine weniger eingeschränkte Maut lässt das derzeit geltende EU-Recht nicht zu.

// Während die variablen Kosten für den Straßengüterverkehr sinken, gibt es immer noch keine neue Wegekostenrichtlinie. //

Die EU-Kommission will die Tarifierung der Infrastrukturnutzung für die verschiedenen Verkehrsträger nicht mehr – wie im Weißbuch vorgesehen – in einer gemeinsamen, sondern in unterschiedlichen Richtlinien regeln. Das hat zu einer paradoxen Situation geführt: Auf der Schiene ist die Mautpflicht in Europa bereits heute lückenlos. Für den Straßengüterverkehr sind die Bemühungen um eine verbindliche neue Wegekostenrichtlinie dagegen immer noch nicht zum Abschluss gekommen, obwohl dringender Handlungsbedarf besteht. Denn den erklärten ver-



kehrspolitischen Zielen der EU zum Trotz sind die variablen Kosten für den Straßengüterverkehr im EU-Durchschnitt zwischen 1998 und 2001 sogar um 7 % gesunken, wie die Europäische Umweltagentur 2004 festgestellt hat.

Festzuhalten bleibt: Wenn tatsächlich Kostenwahrheit im Verkehr geschaffen werden soll, dann muss eine EU-Wegekostenrichtlinie für den LKW-Verkehr folgenden Mindestanforderungen genügen:

- Es muss für den Straßengüterverkehr eine EU-weite Pflicht zur Erhebung von fahrleistungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühren geben – analog zur EU-weiten Pflicht zur Erhebung von Trassenpreisen auf der Schiene.
- Die LKW-Maut muss überall dort erhoben werden können, wo Straßenverkehr stattfindet – also auf allen Straßen und nicht lediglich auf bestimmten Teilabschnitten.
- Die Gebührenpflicht muss alle LKW ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht erfassen.
- Es muss EU-weit eine verbindliche Mindestgebührenehöhe für die LKW-Maut festgelegt werden, damit das Ziel der Kostenwahrheit nicht von einzelnen Mitgliedsstaaten unterlaufen werden kann. Aus dem gleichen Grund und um eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger zu erreichen, darf es keine finanziellen Kompensationen für die Straßenbenutzungsgebühr geben.
- Die Regelungen müssen so gestaltet sein, dass auch eine Einbeziehung externer Kosten bei der Bemessung der Mauthöhe möglich ist.

# Sozial- und Sicherheitsstandards



Die Schiene ist das mit Abstand sicherste Verkehrsmittel. Das ist nicht zuletzt auf die hohen Standards bei Technik und Personal zurückzuführen. Doch nicht alle Verkehrsträger sind bereit, soziale Standards zu respektieren und in Sicherheit zu investieren.

Die Prognos AG kam 2003 in einer Studie zu dem Ergebnis, dass der Straßengüterverkehr sich durch die Nicht-Einhaltung von Sozial- und Sicherheitsvorschriften Kostenvorteile von bis zu 17 % verschafft. Insbesondere gegen Lenk- und Ruhezeiten sowie gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen verstoßen Fuhrunternehmer systematisch. Denn leider handelt es sich laut Prognos nicht um Einzelfälle. Legt man die offiziell nachgewiesene Verstößhäufigkeit zugrunde, realisiert das LKW-Gewerbe durch die illegalen Praktiken durchschnittliche Produktivitätsvorteile von 5 bis 8 %. Das entspricht rund 6 Cent pro Fahrzeugkilometer – oder anders formuliert: Mit den illegalen Kostenvorteilen spart der LKW-Verkehr durchschnittlich die halbe deutsche Autobahnmaut.

// LKW-Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten sind kein Kavaliersdelikt, sondern gefährden die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. //

Diese auf dem Rücken der Beschäftigten erzielten unrechtmäßigen Kosteneinsparungen sind in vielen Fällen wettbewerbsentscheidend, vor allem auch im Wettbewerb zwischen Straße und Schiene. Solange den Sanktionen aber die ökonomisch abschreckende Wirkung fehlt, wird sich daran nichts ändern. Die

Preisvorteile, die der Straßengüterverkehr durch die Nicht-Einhaltung von Sozial- und Sicherheitsvorschriften realisiert, übertreffen die heute erhobenen Bußgelder um ein Vielfaches.

// Durch Sicherheitsverstöße erzielen LKW unrechtmäßige Wettbewerbsvorteile gegenüber den Bahnen. //

Obwohl auf der Straße Verstöße gegen geltende Vorschriften ein Massenphänomen sind, das die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gefährdet, sind die Vorgaben der EU bislang alles andere als streng: Nur an 1 % aller Fahrerarbeitstage soll kontrolliert werden. Für die geplanten Richtlinien der EU über Sozialvorschriften im Kraftverkehr mahnt die Allianz pro Schiene daher folgende Punkte an:

■ **Wir fordern** die EU auf, die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Straßenverkehr im Hinblick auf Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten zu verbessern. EU-weit gültige Mindeststandards müssen in der Praxis zu Verbesserungen für die Betroffenen führen.

■ **Wir fordern** die EU auf, die Mitgliedsstaaten zu einer deutlich höheren Zahl von Kontrollen zu verpflichten.

■ **Wir fordern** die Mitgliedsstaaten der EU auf, die Einhaltung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten auf der Straße konsequenter als bisher zu kontrollieren und durch Verstöße erzielte Gewinne konsequent abzuschöpfen.

# Die EU-Osterweiterung



Der 1. Mai 2004 war ein historisches Datum für Europa: Mit dem Beitritt der mittelosteuropäischen Staaten zur Europäischen Union wurde die jahrzehntelange Spaltung des Kontinents überwunden. Dass die EU-Osterweiterung auch mehr Verkehr bedeutet, war dabei seit langem absehbar.

// Die deutsche Regierung rechnet mit einer Verdreifachung des Grenzverkehrs von und nach Polen. //

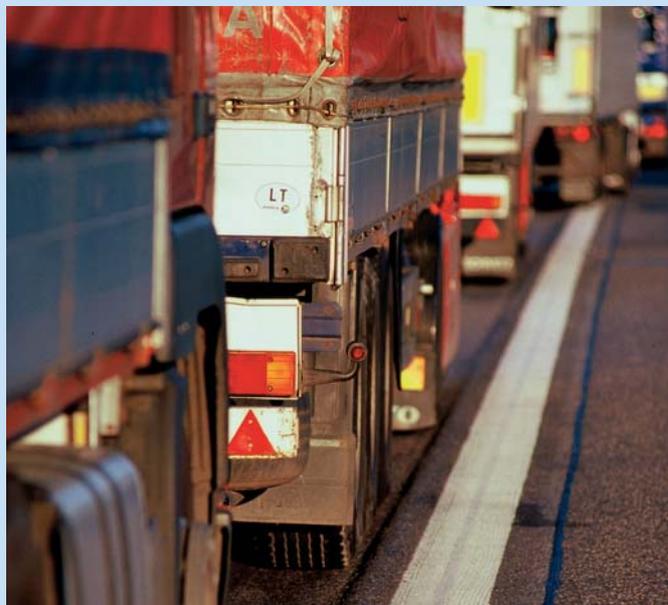
Eine große Herausforderung, aber auch Chance für die europäische Verkehrspolitik. Noch hat der Schienenverkehr in Osteuropa einen hohen Anteil am Güterverkehrsmarkt, verglichen mit Westeuropa. Während in der Alt-EU durchschnittlich nur noch 13 % aller Waren auf der Schiene transportiert werden, lag dieser Wert in den Beitrittsländern bei rund 40 %. Laut EU-Weißbuch Verkehr soll dieser Marktanteil der Schiene in den neuen Mitgliedsländern dauerhaft auf einem Niveau oberhalb von 35 % stabilisiert werden. Denn das ist eine Voraussetzung dafür, EU-weit zu einem ausgewogeneren Verhältnis von Straße und Schiene und damit zu einer tragbaren Verkehrsentwicklung zu kommen. Die neue, erweiterte EU hat jetzt die historische Chance, aus den verkehrspolitischen Fehlern des Westens zu lernen und einen Rückgang des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs in den Beitrittsländern zu vermeiden.

// In den neuen EU-Mitgliedsstaaten hat der Schienenverkehr einen hohen Marktanteil – eine Chance für die europäische Verkehrspolitik. //

Tatsächlich passiert jedoch das Gegenteil. Das Verkehrsaufkommen auf der Straße explodiert; die Regionen in Grenznähe werden von einer LKW-Flut regelrecht überschwemmt. Besonders Deutschland ist betroffen, das mit der EU-Osterweiterung zum Transitland Nr. 1 geworden ist. Die Zahlen des Bundesamtes für Güterverkehr zeigen: Der so genannte Modal Split im Güterverkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-Staaten hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich zu Lasten der Schiene verschoben: Hatte die Schiene hier 1997 noch einen Marktanteil von 32 %, waren es 2003 nur noch 25 %. Der Marktanteil der Straße wuchs im gleichen Zeitraum von 41 % auf 50 %.

// Die LKW-Lawine rollt: Seit der EU-Osterweiterung fahren allein auf Brandenburger Straßen 9000 LKW mehr als im Vorjahr – und zwar Tag für Tag. //

Dieser negative Trend hat sich nach dem Beitritt sogar noch beschleunigt: Ein knappes Jahr nach der EU-Osterweiterung zeigt sich, dass nur der Straßenverkehr vom wachsenden Warenaustausch



mit den neuen Mitgliedsländern profitieren konnte. So stieg die Anzahl der LKW-Fahrten an der deutsch-tschechischen Grenze in den ersten Monaten nach der EU-Erweiterung um etwa 40 % und an der deutsch-polnischen Grenze um etwa 30 % an. Beim Eisenbahnverkehr war dagegen praktisch kein Zuwachs festzustellen.

Diese erschreckende Entwicklung ist hausgemacht. Obwohl ein Jahrzehnt lang über die Erweiterung verhandelt wurde, spielte die im EU-Weißbuch festgeschriebene Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene dabei kaum eine Rolle. Nun ist durch den Wegfall der Grenzkontrollen der Straßentransport schlagartig attraktiver geworden. Auf der Schiene gibt es dagegen nach wie vor langwierige Grenzaufenthalte, da Streckenausbau und technische Harmonisierung auf sich warten lassen.

Fährt man heute mit der Eisenbahn von Berlin in die estnische Hauptstadt Tallinn, benötigt man für die 1.700 Kilometer insgesamt 60 Stunden – 1935 brauchten die Dampflokomotiven nur 27. Auch von Berlin nach Breslau fuhr die Bahn früher in nur 2,5 Stunden, während man heute 6 Stunden unterwegs ist.

Aber auch die Einzelstaaten drohen vor der verkehrspolitischen Herausforderung der EU-Osterweiterung zu versagen. In Deutschland sollen laut Bundesverkehrswegeplan, der Investitionsplanung des Bundes für die Verkehrsinfrastruktur bis 2015, nicht einmal 5 % der Schieneninvestitionen in den Ausbau der Bahnverbindungen nach Osteuropa fließen. Daher kann zum Beispiel eine der wichtigsten Güterzugstrecken nach Polen, die Strecke Hoyerswerda – Horka – Wegliniec, frühestens ab 2009 ausgebaut und elektrifiziert werden, obwohl sie bereits heute chronisch überlastet ist. Der Bau völlig neuer Schienenstrecken in die Beitrittsländer ist überhaupt nicht vorgesehen. Stattdessen gibt der Bund reichlich Geld

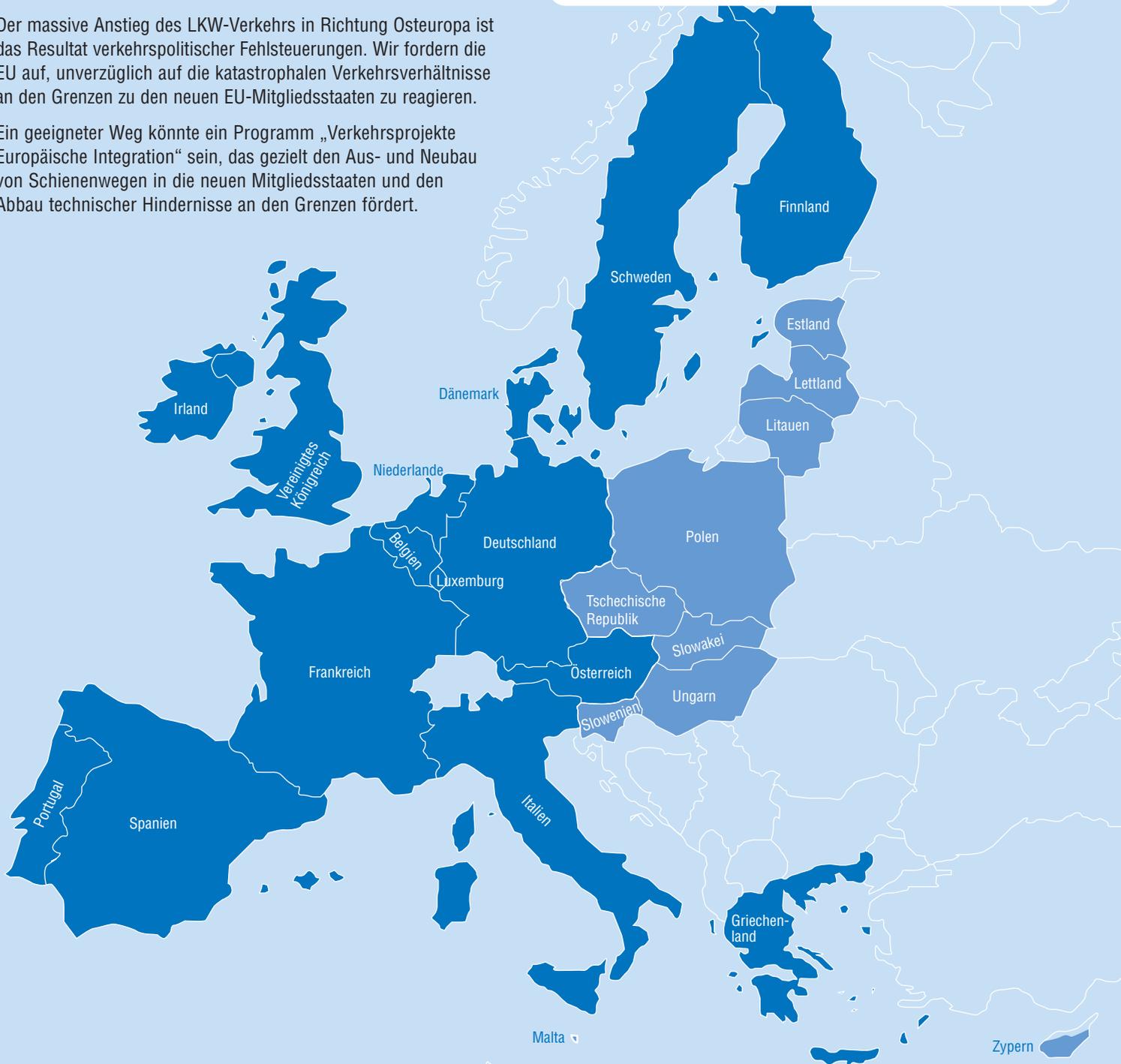
für die Straße aus: Der Neubau von Autobahnverbindungen wie die A4 oder A17 nach Polen und Tschechien hat bereits begonnen.

// Nur der Straßenverkehr profitiert von der Osterweiterung: keine Grenzkontrollen mehr, Straßen werden neu gebaut. Auf der Schiene ist der eiserne Vorhang noch vorhanden. //

Der massive Anstieg des LKW-Verkehrs in Richtung Osteuropa ist das Resultat verkehrspolitischer Fehlsteuerungen. Wir fordern die EU auf, unverzüglich auf die katastrophalen Verkehrsverhältnisse an den Grenzen zu den neuen EU-Mitgliedsstaaten zu reagieren.

Ein geeigneter Weg könnte ein Programm „Verkehrsprojekte Europäische Integration“ sein, das gezielt den Aus- und Neubau von Schienenwegen in die neuen Mitgliedsstaaten und den Abbau technischer Hindernisse an den Grenzen fördert.

Es geht auch anders. Die Bahnen selbst nutzen die EU-Osterweiterung als Chance für neue Angebote. Im deutsch-tschechischen Grenzgebiet zum Beispiel fährt die Vogtlandbahn mit ihren Personenzügen schon seit dem Jahr 2000 erfolgreich auf beiden Seiten der Grenze. Auf zwei grenzüberschreitenden Schienenstrecken verkehren moderne Regionaltriebwagen alle zwei Stunden, und auf einer eigens wiederhergestellten Strecke, die seit 1945 unterbrochen war, sogar im Stundentakt.



# Netzausbau

Ohne den Ausbau der Schienenverbindungen kann es nicht gelingen, Verkehr von der Straße auf die umweltfreundliche und sichere Schiene zu verlagern. Das europäische Schienennetz besteht auch heute noch aus historisch gewachsenen Einzelnetzen, die auf die traditionellen nationalen Verkehrsströme ausgerichtet sind. Für den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr sind die Schienenverbindungen nur unzureichend ausgebaut, oft fehlen wichtige Verbindungen sogar völlig. Das gilt sowohl für die neuen Mitgliedsstaaten als auch für die Länder der alten EU.

Die 2004 durchgeführte Überarbeitung des großen EU-Infrastrukturprogramms TEN-V ist grundsätzlich ein Schritt in die richtige Richtung, weil die neuen Mitgliedsstaaten einbezogen wurden und Schienenprojekte bei der Mittelverteilung nun stärker berücksichtigt werden.

Die TEN-V-Projekte werden die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene allerdings erst in der langfristigen Perspektive verbessern. Die EU-Verkehrskommission ging 2004 davon aus, dass europaweit im Durchschnitt jährlich 18 Milliarden Euro in die TEN-V-Projekte fließen – das bedeutet einen Realisierungszeitraum von rund 25 Jahren.

// Die EU muss Prioritäten setzen beim Ausbau der Verkehrswege: Schiene vor Straße, grenzüberschreitende Verbindungen vor nationalen Großprojekten. //

Zudem mangelt es an einer sinnvollen Priorisierung bei der praktischen Umsetzung: Immer noch stehen nationale Großprojekte gleichberechtigt neben grenzüberschreitenden Maßnahmen.

Außerdem rechnet die EU-Kommission damit, dass bei den Vorhaben, die bis 2010 fertig gestellt werden sollen, zwar über 96 %

der geplanten Straßenstrecken fristgerecht vollendet werden, aber nur etwa 50 % der Schienenstrecken, da alle Projekte von der Kofinanzierung und damit der Prioritätensetzung der Mitgliedsstaaten abhängig sind.

Die Allianz pro Schiene begrüßt das Engagement der EU beim Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und sieht die Notwendigkeit, diese Politik in folgenden Punkten zu präzisieren:

■ **Wir fordern** die EU auf, die für den weiteren Ausbau einer europäischen Eisenbahninfrastruktur notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen. Angesichts des erheblichen Finanzbedarfs sollten dabei Vorhaben mit grenzüberschreitenden Abschnitten und effiziente Ausbaumaßnahmen mit klarem verkehrlichem Nutzen Vorrang vor nationalen Prestigeprojekten bekommen.

■ **Wir fordern**, dass die Eisenbahninfrastruktur gegenüber dem Straßenverkehr bevorzugt gefördert wird. Nur wenn die EU bei der Projektauswahl und -umsetzung klare Prioritäten für die Schiene setzt, ist der Rückstand aufzuholen, den die Schiene gegenüber der Straße beim Infrastrukturausbau hat.

■ **Wir fordern** die EU auf, bei der Vergabe der Fördergelder an die Mitgliedsstaaten eine Schienenquote einzuführen. EU-Fördergelder für TEN-Straßenprojekte dürfen nur dann an die Mitgliedsstaaten ausgezahlt werden, wenn diese mit TEN-Schienenprojekten nicht in Verzug sind.

■ **Wir fordern** die EU auf, alternativ zu erst langfristig wirksamen Großprojekten auch kleinere, kurzfristig zu realisierende Maßnahmen zu fördern. Insbesondere durch den punktuellen Ausbau und die sinnvolle Anpassung der Eisenbahninfrastruktur an den europäischen Binnengrenzen kann die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene rasch verbessert werden. Hier sollte die EU bei der Finanzierung einen höheren Anteil als bisher übernehmen.

## TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ TEN-V

Das transeuropäische Verkehrsnetz TEN-V umfasst die Hauptverkehrsachsen der EU und bezieht alle Verkehrsträger ein. Diese multimodalen Verkehrskorridore spielen bei der Bewältigung des steigenden Transportaufkommens die Hauptrolle. Die EU übernimmt daher bei Erneuerung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in diesen Korridoren bis zu 20 % der Kosten, das Rückrat der Investitionen bilden jedoch die Mittel der einzelnen Mitgliedsstaaten. Die TEN-V Projekte umfassen Schienenstrecken, Straßen, Flughäfen, See- und Binnenhäfen sowie Navigations-, Benutzerinformations- und Verkehrsmanagementsysteme.

Die so genannten Paneuropäischen Korridore verlängern das Konzept der TEN-V über die Ostgrenzen der erweiterten EU hinaus. Der Ausbau der Haupttransportrouten soll so u. a. bis nach Russland, in die Ukraine und in die Türkei fortgesetzt werden.

# Die Eisenbahnpolitik der EU



Wer mit dem Auto von Deutschland nach Belgien fahren will, muss französisch und flämisch sprechen können und den belgischen Führerschein besitzen. Der PKW braucht eine Zulassung in Belgien – die äußerst schwierig zu bekommen ist, denn die belgischen Behörden schreiben genau vor, wo der Rückspiegel sitzen muss und in welcher Höhe die Scheinwerfer. Da in Belgien ein anderer Treibstoff getankt wird, muss das Auto mit zwei verschiedenen Motoren ausgestattet sein.

Absurd? Allerdings – doch so sieht die Realität auf der Schiene aus. Trotz Reisefreiheit und Binnenmarkt haben die Eisenbahnen an den Grenzen innerhalb der EU immer noch mit bürokratischen und technischen Hindernissen zu kämpfen, die sie im Wettbewerb mit dem Straßenverkehr benachteiligen. Das hindert insbesondere den Schienengüterverkehr daran, seine Stärke auf langen Strecken voll auszuspielen. Denn je länger der Transportweg, desto leistungsfähiger sind die Güterbahnen und damit kostengünstiger als LKW. Schon jetzt sind über 50 % des Warentransports auf der Schiene grenzüberschreitend. Erleichterungen an den Grenzen sind deshalb ein zentraler Hebel für das Ziel der EU, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

Die Leistungsfähigkeit der Bahnen im grenzüberschreitenden Güterverkehr demonstrierte 2004 ein aufschlussreiches Experiment: Am 9. Mai 2004 startete der „Asien-Europa-Express“ in Istanbul zur Fahrt nach Köln. Dank zahlreicher Sondergenehmigungen der Behörden konnte die gesamte Fahrt ohne Lokomotiv-Wechsel durchgeführt werden. Außerdem wurden die Grenz- und Zollaufenthalte auf ein Mindestmaß beschränkt. Das Ergebnis: Schon nach 79 Stunden traf der Zug in Köln ein – und war damit deutlich schneller als ein LKW, der für die rund 3.000 km lange Strecke durchschnittlich 130 Stunden braucht.

Europas Eisenbahnen sind über einen langen Zeitraum in den einzelnen Nationalstaaten historisch gewachsen. So erklärt sich die Abschottung der Eisenbahnmärkte mit ihren technischen und rechtlichen Differenzen. Die Folge: Im zusammenwachsenden Europa konnten sich die Bahnen nicht schnell genug an die veränderte Kundennachfrage anpassen und verloren an Wettbewerbsfähigkeit.

Doch das Bild beginnt sich zu wandeln. Die Bahnen selbst haben neue grenzüberschreitende Angebote im Personen- und Güterverkehr geschaffen. Zugleich hat die EU seit den 1990er Jahren gesetzgeberische Initiativen ergriffen mit dem Ziel, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt zu schaffen. Diese Gesetzesinitiativen wurden in zwei „Eisenbahnpaketen“ gebündelt, die inzwischen geltendes europäisches Recht sind. Ein drittes Eisenbahnpaket ist in Vorbereitung.

// Auf langen Strecken sind die Bahnen besonders leistungsfähig. Die Stärkung des grenzüberschreitenden Verkehrs ist ein Schlüssel für die Verkehrsverlagerung. //

Durch die Verabschiedung der ersten beiden Bahnpakete ist die Eisenbahnpolitik der EU ein großes Stück vorangekommen. Jetzt geht es darum, die beschlossenen Maßnahmen konsequent umzusetzen und sinnvoll zu ergänzen.



## DAS ERSTE EU-EISENBAHNPAKET

wurde im Februar 2001 verabschiedet und war von den Mitgliedsstaaten bis zum 15. März 2003 in nationales Recht umzusetzen. Wichtigste Regelungen:

- Öffnung eines Teilnetzes für den grenzüberschreitenden Güterverkehr
- Zulassung und gegenseitige Anerkennung von Eisenbahnunternehmen
- gemeinsame Grundsätze für die Zuweisung von Fahrplantrassen, für die Erhebung von Trassenpreisen und für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen

## DAS ZWEITE EU-EISENBAHNPAKET

wurde im April 2004 verabschiedet und muss von den Mitgliedsstaaten bis Ende 2005 in nationales Recht umgesetzt werden. Wichtigste Regelungen:

- Öffnung des gesamten Gleisnetzes für den grenzüberschreitenden Güterverkehr ab 1. Januar 2006; Netzöffnung auch für den Binnengüterverkehr (Kabotage) ab 1. Januar 2007
- Richtlinie für ein gemeinsames Sicherheitskonzept
- Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur bis 1. Mai 2006 zur Unterstützung der EU-Kommission in technischen Fragen
- Überarbeitung der Vorschriften zur Verwirklichung der Interoperabilität (technische Harmonisierung)

## DAS DRITTE EU-EISENBAHNPAKET

Die EU-Kommission hat im März 2004 Vorschläge für ein Drittes EU-Eisenbahnpaket vorgelegt, die seitdem in den europäischen Gremien diskutiert werden.

Wichtigste Vorschläge:

- Öffnung des gesamten Gleisnetzes für den grenzüberschreitenden Personenverkehr
- europäischer Lokführerschein
- Verordnung zu Fahrgastrechten im grenzüberschreitenden Personenverkehr
- Verordnung zu Qualitätsanforderungen im Güterverkehr

# Netzzugang



Noch vor kurzem war es den Bahnen nicht ohne weiteres erlaubt, die Schienennetze eines anderen EU-Landes zu befahren – ein unhaltbarer Zustand, ist doch der freie Zugang zur Infrastruktur eine Grundvoraussetzung für einen einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt. Erst seit März 2003 müssen die Mitgliedsstaaten einen Teil ihrer Netze, nämlich ein insgesamt 50.000 km langes Kernnetz, für ausländische Bahnen öffnen, und das auch nur für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. So sah es das Erste Eisenbahnpaket der EU vor, das allerdings nur von einigen wenigen Ländern fristgerecht umgesetzt wurde.

// Schritt für Schritt öffnet die EU das Schienennetz für den Wettbewerb der Bahnen. //

Mit dem Zweiten Eisenbahnpaket wird das europäische Schienennetz schrittweise vollständig für den Güterverkehr geöffnet. Der freie Zugang zum gesamten Netz gilt ab 2006 zunächst für grenzüberschreitende Güterverkehre. Ab 2007 ist auch der nicht-grenzüberschreitende Güterverkehr einbezogen. Damit haben die europäischen Bahnen das Recht zur so genannten

Kabotage, d. h. sie können dann im Ausland auch im Binnenverkehr Fracht befördern.

Die Netzöffnung für den Personenverkehr steht noch aus, entsprechende Regelungen sind aber für das Dritte Eisenbahnpaket vorgeschlagen.

Die Allianz pro Schiene begrüßt die Verabschiedung des Zweiten Eisenbahnpakets, da damit der freie Netzzugang im Güterverkehr erreicht wird. Die Wirkung wird jedoch davon abhängen, wie und wann alle Mitgliedsstaaten die vorgesehenen Instrumente in nationales Recht umsetzen. Denn nur eine Öffnung der Schienennetzes, die EU-weit greift, schafft gleiches Recht für alle Bahnen. Die Allianz pro Schiene sieht daher folgenden Handlungsbedarf:

■ **Wir fordern** alle EU-Mitgliedsstaaten auf, die im Zweiten Eisenbahnpaket enthaltenen Richtlinien zur Netzöffnung konsequent und fristgerecht in nationales Recht umzusetzen.

■ **Wir fordern** die EU auf, unverzüglich gegen solche Mitgliedsstaaten einzuschreiten, die die Netzöffnung verschleppen.

## ERFOLGREICH ÜBER DIE GRENZEN: THALYS

Schon bevor die Netze von der EU geöffnet werden, kooperieren die Bahnen, um Grenzen zu überwinden. Thalys International ist die Erfolgsstory im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Vier Partner – die französische (SNCF), die belgische (SNCB) und die niederländische (NS) Eisenbahn sowie die Deutsche Bahn AG – betreiben den Hochgeschwindigkeitszug Thalys zwischen Köln, Amsterdam, Brüssel und Paris. Seit 1996 reisten 40 Millionen Menschen mit dem Thalys.

# Technische Harmonisierung

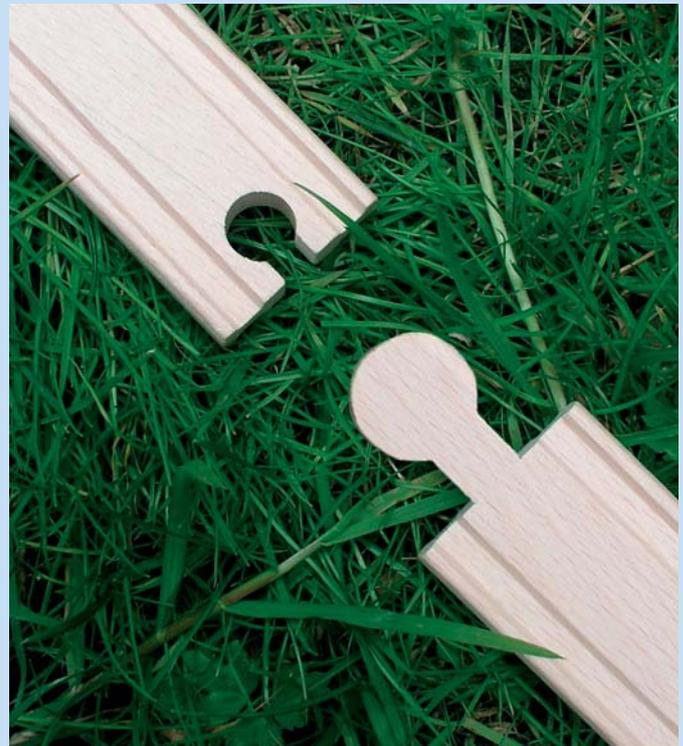
Fünf Fahrstromsysteme, über zwanzig Zugsicherungssysteme und drei Spurweiten – das ist das Ergebnis einer über Jahrzehnte nur im nationalen Rahmen vorangetriebenen Weiterentwicklung des Systems Schiene. Die Folge: Wenn ein Zug eine Binnengrenze in Europa überfahren will, muss wegen der verschiedenen technischen Standards die Lokomotive ausgewechselt werden. Das kostet Zeit und Geld. Diese technische Inkompatibilität der Eisenbahninfrastrukturen in Europa behindert die Bahnen im Wettbewerb mit dem Straßenverkehr massiv.

// Fünf Fahrstromsysteme, zwanzig Zugsicherungssysteme, drei Spurweiten – technische Differenzen behindern den grenzüberschreitenden Schienenverkehr. //

Abhilfe schafft Interoperabilität, d. h. ein Zustand, in dem die verschiedenen Teilsysteme miteinander kompatibel sind. Interoperabilität kann zum einen durch Mehrsystemfahrzeuge erreicht werden, die mit unterschiedlichen Strom- und Zugsicherungssystemen kompatibel sind und Grenzen deshalb technisch problemlos überqueren. Eine andere Möglichkeit besteht darin, die einzelnen Netze sicherungs- und leittechnisch kompatibel zu machen.

// Die Vereinheitlichung der Technik muss im Ergebnis zu Kostenvorteilen für den Schienenverkehr führen. //

Die EU hat inzwischen Richtlinien für die Interoperabilität im Hochgeschwindigkeitsverkehr und im konventionellen Bahnverkehr verabschiedet. Die Industrie arbeitet aktiv an der praktischen Umsetzung gemeinsamer technischer Standards im Rahmen des „European Rail Traffic Management System“ (ERTMS).



Dieses umfasst das Zugsicherungssystem „European Train Control System“ (ETCS) und das mobilfunkbasierte Kommunikationssystem „GSM-R“ (Global System for Mobile Communication- Rail). Die Details der „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI) werden derzeit entwickelt bzw. weiterentwickelt.

Die Umrüstung und Vereinheitlichung der Technik und der Sicherheitsstandards erfordert jedoch große Investitionen und wird ausgesprochen langwierig sein. Richtschnur darf dabei nicht das technisch maximal Machbare sein. Ziel müssen Lösungen sein,

## ETCS – EIN EINHEITLICHES ZUGSICHERUNGSSYSTEM FÜR EUROPA

Das „European Train Control System“ (ETCS) soll die Vielfalt der heute eingesetzten Zugsicherungssysteme ablösen und so eine einheitliche Zugführung in ganz Europa realisieren. Darüber hinaus ermöglicht es, die Leistungsfähigkeit der Strecken zu steigern und Kosten einzusparen, indem auf konventionelle Signale verzichtet werden kann. Die technischen Möglichkeiten des ETCS sind in drei Stufen (Level) differenziert. Die ETCS-Level 1 und 2 werden derzeit in mehreren europäischen Ländern erprobt. Die Umrüstung der Fahrzeuge und der Streckeninfrastruktur auf ETCS kann nur schrittweise erfolgen und erfordert in der langen Übergangsphase einen Parallelbetrieb von konventioneller Sicherungstechnik und ETCS.

die die Position der Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger stärken. Die Allianz pro Schiene sieht daher dringenden Handlungsbedarf in folgenden Punkten:

■ **Wir fordern** die Industrie auf, die in der Entwicklung befindlichen Zugleit- und Zugsicherungssysteme baldmöglichst zur Serienreife zu bringen.

■ **Wir fordern** die EU auf, für alle Mitgliedsländer verbindliche technische Standards für die Zugleit- und Zugsicherungstechnik festzulegen und diese für ein europäisches Kernnetz im Planungs- und Ordnungsrecht zu verankern. Dabei muss der Maßstab sein, auch im Hinblick auf das verbleibende Netz mit konventioneller Sicherungstechnik, dass die Herstellung von Interoperabilität im Ergebnis zu Kostenvorteilen für den Schienenverkehr führt.

■ **Wir fordern** die EU auf, die Eisenbahnunternehmen finanziell dabei zu unterstützen, Fahrzeuge und Infrastrukturen auf diese neuen technischen Standards umzurüsten. Nur so kann mittelfristig das Bestandsnetz auf die neue Technik umgerüstet werden.

## DIE BAHNEN GEHEN VORAN

Die europäischen Bahnen haben bereits begonnen, mit Mehrsystemfahrzeugen die technischen Grenzen zwischen den nationalen Bahnsystemen zu überwinden. Einige Beispiele:

Für konventionelle Reise- und Güterzüge haben die Deutsche und die Tschechische Bahn baugleiche Elektrolokomotiven der Baureihe 180 bzw. 371 beschafft, die jeweils im Nachbarland und darüber hinaus auch in Polen eingesetzt werden können.

Die neuen Mehrsystemlokomotiven 189 der deutschen Güterbahn Railion sind sogar mit vier der fünf verschiedenen europäischen Fahrstromsysteme kompatibel.

Das spanische Unternehmen Talgo entwickelt zur Zeit die erste Elektrolokomotive, deren Fahrwerk automatisch an die unterschiedlichen Spurweiten in Spanien und im übrigen Europa angepasst werden kann. Reisezugwagen, die an der Grenze automatisch die Spurweite wechseln, sind bereits im Einsatz.

Auch im Güterverkehr mit Frankreich ist inzwischen eine neue Stufe erreicht: Seit Anfang 2005 verkehren täglich über 60 Güterzüge zwischen Deutschland und Frankreich ohne Halt – und sparen dadurch bis zu zwei Stunden Fahrzeit ein.

# Bürokratieabbau



Die Bemühungen der EU, die Netze zu öffnen und für einheitliche technische Standards zu sorgen, werden nur dann positive Wirkungen entfalten, wenn die EU-Eisenbahnpolitik nicht zu noch mehr Regelungen führt. Im Gegenteil: Die Bürokratie im Eisenbahnbereich muss dringend abgebaut werden.

Dabei ist klar, dass Vorschriften, die die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs betreffen, nicht zur Disposition stehen. Das Problem liegt jedoch darin, dass die Vorschriften der einzelnen EU-Mitgliedsstaaten nicht aufeinander abgestimmt sind.

// Viele EU-Länder verlangen immer noch langwierige und kostspielige Zulassungsverfahren für ausländische Fahrzeuge. //

Auch wenn Technische Spezifikationen EU-weit feststehen, können die Mitgliedsstaaten immer noch verlangen, dass ausländische Fahrzeuge ein nationales Zulassungsverfahren durchlaufen. Ein solches Verfahren kostet in der Regel mehrere Millionen Euro und kann bis zu drei Jahre dauern. Nicht selten drängt sich der

Eindruck auf, dass manche Länder technische Spitzfindigkeiten benutzen, um ihre heimischen Märkte gegen andere europäische Bahnen abzuschotten.

Während die Einführung neuer Zugleit- und Zugsicherungssysteme wie ETCS erst langfristig Wirkung zeigen wird, könnten vereinheitlichte Zulassungsbedingungen dem Schienenverkehr sofort zu Gute kommen.

■ **Wir fordern** die EU auf, das Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge schnell zu vereinheitlichen. Ziel ist ein schnelles, sicheres und vor allem transparentes Zulassungsverfahren. Liegt die Zulassung eines EU-Mitgliedsstaates vor, darf von anderen Mitgliedsstaaten nicht erneut ein vollständiges Zulassungsverfahren gefordert werden.

■ **Wir fordern** die EU auf, das Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge auch dadurch zu vereinfachen, dass die Behörden der Mitgliedsstaaten verpflichtet werden, Anträge auf Zulassung in international üblichen Sprachen (z. B. Englisch oder Deutsch) zu akzeptieren.

## VORSCHRIFTEN, VORSCHRIFTEN, VORSCHRIFTEN

Italien verlangt, dass der Zeiger des Druckluft-Manometers in Lokomotiven rot sein muss, in allen anderen Ländern ist er jedoch schwarz. Österreich besteht auf einem Außenspiegel für Züge, den es in anderen Ländern nicht gibt. Feuerlöscher müssen in Italien mit Pulver, in Österreich mit Schaum und in Dänemark mit Kohlendioxid gefüllt sein – in diesen Ländern benötigen die Bahnunternehmen für die jeweils anderen Löschertypen eine besondere Genehmigung.

# Umweltstandards



Unbestritten ist, dass die Bahn das umweltschonendste motorisierte Verkehrsmittel ist. Die Allianz pro Schiene ist der Überzeugung, dass der Schienenverkehr seine Umweltvorteile konsequent ausbauen muss, um die Akzeptanz bei den Menschen weiter zu stärken.

Genauso wie bei anderen Verkehrsmitteln leiden Anwohner von Schienenstrecken unter Lärmemissionen. Daher bezieht die Umgebungslärmrichtlinie der EU auch den Verkehrslärm von Bahnen mit ein. Im Schienenverkehr gibt es mehrere Möglichkeiten, um die Lärmbelastung zu senken: Lärmschutzbauten an der Strecke, lärmoptimierter Gleisbau sowie der Einsatz moderner und leiserer Fahrzeuge. Besonders wirksam ist es, Güterwagen mit der „Flüster-Bremse“, einer lärmarmen Bremse mit Verbundstoff-Sohle, auszurüsten.

// Die Bahnen müssen ihre Umweltvorteile konsequent ausbauen, vor allem bei Lärm- und Abgasemissionen. //

Reduziert werden müssen auch die Abgasemissionen der Dieselfahrzeuge. Zu Recht gelten für neue LKW immer strengere Grenzwerte – auch die Bahnen dürfen sich nicht mit dem bisher Erreichten zufrieden geben.

Als Besonderheit des Schienenverkehrs muss die lange Lebensdauer der Lokomotiven und Waggons berücksichtigt werden, die

bis zu 40 Jahre einsatztauglich bleiben. Eine rasche Anpassung der Fahrzeugflotte an neue Umweltstandards ist daher nicht ausschließlich über Neuanschaffungen zu erreichen, sondern muss mit einer Umrüstung der vorhandenen Fahrzeuge einhergehen. Die EU sollte dazu gezielte Anreize setzen:

■ **Wir fordern** die EU auf, die Erarbeitung der Technischen Spezifikationen zu Lärm- und Abgasemissionen von Schienenfahrzeugen zügig abzuschließen. Den Eisenbahnunternehmen sind wegen der langen Produktzyklen ausreichende Übergangsfristen für ältere Fahrzeuge zu gewähren.

■ **Wir fordern**, dass die EU-Mitgliedsstaaten den Eisenbahnunternehmen ökonomische Anreize bieten, ihre Dieselfahrzeuge möglichst schnell gegen Neufahrzeuge auszutauschen oder mit neuer Technik (z.B. Partikelfilter) nachzurüsten.

■ **Wir fordern** die EU-Mitgliedsstaaten auf, den Bahnen für die lärmindernde Nachrüstung von Güterwagen finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen.

■ **Wir fordern** die EU-Mitgliedsstaaten auf, bei der Bestellung von Personenverkehrsleistungen Umweltstandards stärker als bisher zu berücksichtigen.

■ **Wir fordern** die Bahnindustrie und die Eisenbahnen auf, die Entwicklungs- und Beschaffungsprozesse von Fahrzeugen konsequent unter Umweltgesichtspunkten zu optimieren.

# Lokführerschein



Berufs-Befähigung von Lokführern mit europaweiter Gültigkeit regelt. Die Allianz pro Schiene begrüßt diese Initiative und sieht die Notwendigkeit für eine rasche Umsetzung.

■ **Wir fordern** die EU auf, unverzüglich eine europäische Lokführerlizenz für die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Lokführer zu schaffen. Leitlinie sollte dabei auch das im Januar 2004 im europäischen Sozialdialog unterzeichnete Abkommen zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (GER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) sein. Im Binnenverkehr der Einzelstaaten sollten funktionierende nationale Regelungen parallel beibehalten werden können.

Wer einen deutschen PKW- oder LKW-Führerschein besitzt, darf selbstverständlich auch in den Nachbarländern fahren. Das gilt für alle nationalen Führerscheine auf allen Straßen in der ganzen EU. Nicht so auf der Schiene. Soll ein Lokführer in einem anderen europäischen Land eingesetzt werden, so muss er nicht nur die Kenntnis der dortigen Besonderheiten und der Landessprache nachweisen, sondern in der Regel sogar erneut seine allgemeine Berufs-Befähigung.

// Noch gibt es keinen europaweit anerkannten Lokführerschein. //

Die Folge ist, dass beim grenzüberschreitenden Schienenverkehr in den meisten Fällen die Lokführer ausgetauscht werden müssen. Diese Wechsel kosten Zeit und Geld und sind ein Nachteil gegenüber den Konkurrenten auf Straßen und Wasserwegen, die an der Grenze durchfahren können.

Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Bahnbereich einerseits und die EU-Kommission andererseits haben bereits mit der Erarbeitung einer Richtlinie begonnen, die die Zertifizierung der allgemeinen

# Kundenrechte

Fahrgäste und Frachtkunden müssen sich darauf verlassen können, dass die Bahnen pünktlich und zuverlässig sind. Eine hohe Qualität der Leistungen und klare Regelungen bei Verspätungen und anderen Unregelmäßigkeiten sind Voraussetzung für die Akzeptanz des Schienenverkehrs bei den Kunden.

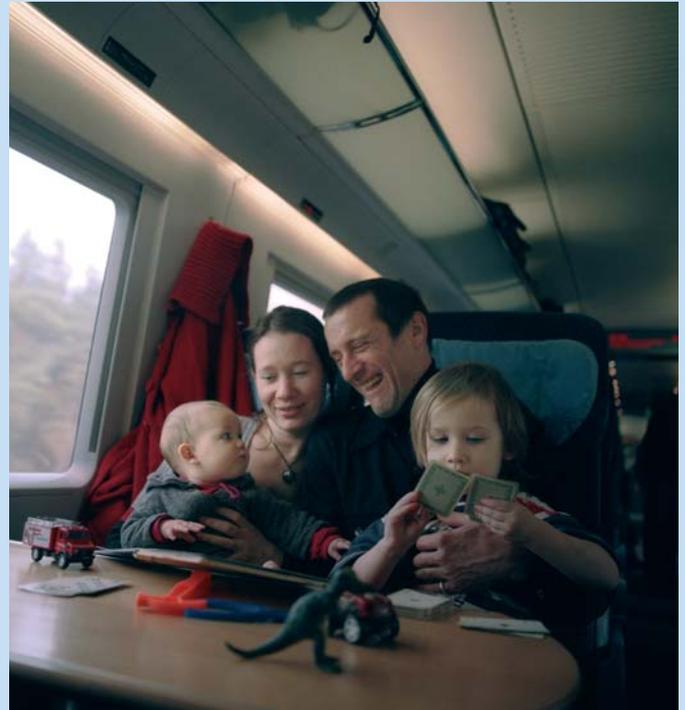
// Bahnen müssen pünktlich und zuverlässig sein. Klare Regeln bei Unregelmäßigkeiten stärken die Akzeptanz bei den Kunden. //

In der Vergangenheit hat die Monopolstruktur der Staatsbahnen leider häufig zu Defiziten bei Zuverlässigkeit und Qualität geführt, so dass sich viele Kunden anderen Verkehrsmitteln zugewandt haben. Durch die von der EU vorangetriebene Liberalisierung des Eisenbahnmarktes hat sich die Situation jedoch gewandelt. In vielen Mitgliedsstaaten ist Wettbewerb auf der Schiene bereits Realität und die Kunden profitieren von der höheren Qualität der Dienstleistungen.

Dennoch können solche Fortschritte verbindliche Regelungen nicht ersetzen. Auch in einem Wettbewerbsmarkt ist es sinnvoll, klare Regeln für die Rechte und Pflichten von Kunden und Anbietern zu definieren. Das liegt im Interesse der Kunden, aber auch der Bahnen selbst. Die Allianz pro Schiene begrüßt daher die Pläne der EU, Regelungen zu Rechten und Pflichten von Fahrgästen in das Dritte Eisenbahnpaket aufzunehmen.

// Reisende brauchen vergleichbare Rechte – egal welches Verkehrsmittel sie nutzen. //

Notwendige und sinnvolle Regelungen zu Fahrgastrechten dürfen aber nicht auf den Verkehrsträger Schiene beschränkt bleiben. Entscheidend ist, dass vergleichbare Bedingungen für alle Verkehrsträger – Straße, Schiene und Luftverkehr – geschaffen werden. Die bisherigen Initiativen der EU sind hier noch ungenügend. So ist nicht nachzuvollziehen, warum die EU beim Luftverkehr den Anspruch auf Flugpreiserstattung selbst bei großer Verspätung an den Verzicht auf die Beförderung koppelt, während das im Schienenverkehr nicht gelten soll: In der am 17. Februar 2005 in Kraft getretenen Verordnung zu Kundenrechten im Flugverkehr legt die EU fest, dass ein Fluggast erst ab fünf Stunden Verspätung Anspruch auf Erstattung des Flugpreises hat, und dies auch nur dann, wenn die Reise vor Erreichen des Endziels abgebrochen wird. Dagegen hat die EU-Kommission nun im Dritten Eisenbahnpaket vorgeschlagen, dass im grenzüberschreitenden Eisenbahn-



verkehr ein Erstattungsanspruch bereits ab 30 Minuten Verspätung eingeführt werden soll, auch wenn die Reise bis zum Endziel durchgeführt wird.

■ **Wir fordern**, dass für die einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr Regelungen geschaffen werden, die vergleichbare Rechte für die Kunden gewährleisten. Sonderregelungen im Güterverkehr mit Gültigkeit allein für den Verkehrsträger Schiene sind in keinem Fall akzeptabel.

■ **Wir fordern** die EU auf, ihre Vorschläge für eine Regelung der Fahrgastrechte im europäischen Schienenverkehr mit der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) und den europäischen Fahrgastverbänden abzustimmen.

## Literaturverzeichnis

- Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr. Sonderbericht über die Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe, Köln Dezember 2004
- EU-Kommission: Weißbuch. Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft (KOM(2001) 370)
- EU-Kommission: EU Energy and Transport in figures. Statistical pocketbook 2004, Luxemburg 2004
- EU-Kommission: Trans-european transport network – Implementation of the guidelines 1998–2001, Luxemburg 2004
- EU-Kommission: Trans-european transport network – Revised proposals on guidelines and financial rules 2004, Luxemburg 2004
- EU-Kommission: Bericht über die Umweltpolitik 2004. Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Europäische Parlament (KOM(2005) 17 endgültig)
- Europäische Umweltagentur: EUA Signale 2004, Kopenhagen 2004
- INFRAS/IWW: Externe Kosten des Verkehrs, Aktualisierungsstudie, Zürich/Karlsruhe Oktober 2004
- INFRAS/IWW: Facts on Competition in the European Transport Market (FACORA). Fact Finding Study, Final Report, November 2004
- Institute for Transport Studies: The EU Transport Policy White Paper: An assessment of progress, Leeds 2004
- Prognos AG: Quantifizierung der Nicht-Einhaltung von Sozial- und Sicherheitsvorschriften auf der Straße und ihre Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen Straße und Schiene im Güterverkehr. Endbericht, Basel 2003
- VERORDNUNG (EG) Nr. 261/2004 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91

≠

## Impressum

### Herausgeber

Allianz pro Schiene e.V.

Reinhardtstraße 18 | 10117 Berlin | **T** +49.30.2462599-0 | **F** +49.30.2462599-29

**E** info@allianz-pro-schiene.de | **W** allianz-pro-schiene.de

**Inhalt** Dr. Andreas Geißler

**Redaktion** Frauke Jürgens

**Gestaltung** PEPERONI WERBEAGENTUR GMBH

**Fotos** DB AG: Titel (Fotograf: Mann), S.3 (Fotograf: Kirsche), S. 7 (Fotograf: Weber), S.8 (Fotograf: Schmid), S. 14 (Fotograf: Renner), S. 21 (Fotograf: Lautenschläger), S. 22 (Fotograf: Lautenschläger)  
PEPERONI Werbeagentur GmbH: S. 4, S. 6, S. 9, S. 13, S. 16, S. 17, S. 19, S. 20  
Allianz pro Schiene: S. 1, S. 10 (Fotograf: Taubert)

**Druck** DMP – Digital Media Production

**Stand** Mai 2005

**V.i.S.d.P.** Dirk Flège, Geschäftsführer

Schutzgebühr 2,- Euro, Rabatt auf Anfrage

**Die Allianz pro Schiene e. V.** – Das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs

Die Allianz pro Schiene setzt sich für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die die Bahn als das nachhaltigste Verkehrsmittel stärkt. Angesichts der wachsenden Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs einerseits und der EU-Gesetzgebung andererseits bezieht der deutsche Lobbyverband verstärkt auch europäische Themen in seine Arbeit ein.

Die Allianz pro Schiene ist ein gemeinnütziger Verband und wurde im Sommer 2000 gegründet. In dem Bündnis haben sich Umweltverbände, Verkehrsclubs, Fahrgastorganisationen, Gewerkschaften und Berufsverbände zusammengeschlossen. Die 15 Mitgliedsverbände vertreten mehr als 1,5 Millionen Einzelmitglieder.

Unterstützt wird das Schienenbündnis von Unternehmen aus der bahnnahen Wirtschaft. Dazu gehören sowohl Bahnbetreiber als auch Produzenten und Zulieferer, sowohl Weltmarktführer als auch kleine und mittelständische Unternehmen. Mittlerweile hat die Allianz pro Schiene 53 Fördermitglieder – Tendenz steigend.

Eine einzigartige Konstruktion: 15 Non-Profit-Organisationen und über 50 Wirtschaftsunternehmen arbeiten zusammen in einem Verband. Umwelt und Wirtschaft, Verkehr, Verbraucher und Arbeit – kein anderer Verband bündelt und artikuliert ein derart breites Spektrum von Interessen.

## Die Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene

Vorsitzender: Norbert Hansen, TRANSNET Gewerkschaft

- ACE – Auto Club Europa e. V.
- ACV – Automobil - Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland
- BDEF – Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e. V.
- BF BAHNEN – Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e. V.
- BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
- GDBA – Verkehrsgewerkschaft
- GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
- LBU – Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e. V.
- NABU – Naturschutzbund Deutschland e. V.
- NaturFreunde Deutschlands e. V.
- Pro Bahn e. V.
- TRANSNET – Gewerkschaft
- VBB – Vereinigung für Bildung bei den Bahnen e. V.
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e. V.
- VDEI – Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e. V.

## Die Fördermitglieder der Allianz pro Schiene

Sprecher des Förderkreises: Peter Witt,  
Aufsichtsratsvorsitzender Bombardier Transportation Deutschland

- econex verkehrsconsult
- Erfurter Industriebahn GmbH
- EVS EUREGIO Verkehrsschienenennetz GmbH
- Franz Kassecker GmbH
- GSG Knappe Gleissanierungs GmbH
- Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH
- H.F. Wiebe GmbH & Co. KG
- HERMANN KIRCHNER Bauunternehmung GmbH
- Hessische Landesbahn GmbH
- HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG
- Innovationszentrum Bahntechnik Europa e. V.
- Knorr Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
- Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co. KG
- LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
- LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
- Martin Rose GmbH & Co. KG
- metronom Eisenbahngesellschaft mbH
- msNeumann Elektronik GmbH
- On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH
- Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH
- REGIOBAHN GmbH
- RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- Rurtalbahn GmbH
- Schwebbau GmbH & Co. KG
- Sersa GmbH
- Siemens AG Transportation Systems
- Spitzke AG Infrastrukturunternehmen für Schienensysteme
- Stadler Pankow GmbH
- Thalys International SCRL
- ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH
- Tiefenbach GmbH
- TSTG Schienen Technik GmbH
- UNION Deutscher Bahnhofsbetriebe
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
- Verband der Sparda-Banken e. V.
- Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e. V.
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH
- Voith Turbo GmbH & Co. KG
- Vossloh AG
- VSB CERT Zertifizierungsgesellschaft mbH

- ABB AG
- Actima AG transport & telecommunication consultants
- Alcatel SEL AG – Transport Automation Systems
- Alstom LHB GmbH
- BahSIG Bahn-Signalbau GmbH
- Bombardier Transportation GmbH
- BSR – Bodensanierung und Recycling GmbH
- BUG Verkehrsbau AG
- BWG Gesellschaft mbH & Co. KG
- Connex Cargo Logistics GmbH
- Connex Verkehr GmbH
- Deutsche Bahn AG
- DEVK Versicherungen Sach- und HUK- Versicherungsverein a. G.

