

Protokoll Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 1. Juni 2004 in Berlin (17-19 Uhr)



Teilnehmende Fördermitglieder (mit Stimmrecht bzw. Stimmführerschaft): Wolfgang **Bauch** (Leiter Kompetenzzentrum VSB CERT Zertifizierungsgesellschaft mbH), Sebastian **Belz** (Geschäftsführer econex Verkehrsconsult GmbH), Harald **Bogedein** (Geschäftsführer ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH), Prof. Dr. Lothar **Fendrich** (Vorstand Spitzke AG), Thomas **Fürpeil** (Geschäftsführer EVS Euregio Verkehrsschienenetz GmbH, zusätzlich stimmberechtigt für BSR Bodensanierung und Recycling GmbH und GSG Knappe Gleissanierungs GmbH), Wilhelm **Hülsmann** (Vorstand DEVK Versicherungen Sach- und HUK-Versicherungs a. G.), Helmut **Jeck** (Vorsitzender Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V.), Dr. Detlef **Kahl** (Vorsitzender Innovationszentrum Bahntechnik Europa e.V.), Rainer **Kehl** (Leiter Business Development Siemens AG Transportation Systems), Rainer **Kersten** (Geschäftsführer Sersa GmbH), Steffen **Kerth** (Fachbereichsleiter VDV e.V.), Christian **Kilger** (Geschäftsführer Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co. KG), Dr. Dieter **Klumpff** (Geschäftsführer Alstom LHB GmbH), Herbert **Knobloch** (Account Manager ABB Utilities GmbH), Wilmut **König** (Betriebsleiter metronom Eisenbahngesellschaft mbH), Hubert **Kummer** (Leiter der Repräsentanz der DB AG in der Bundeshauptstadt), Thomas **Manthei** (Vorstand Actima AG), Frank **Schreiner** (Geschäftsführer Union Deutscher Bahnhöfebetriebe), Michael J. **Walter** (Geschäftsführer Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH), Peter **Witt** (Aufsichtsratsvorsitzender Bombardier Transportation), Alexander **Zang** (Geschäftsführer BCC Consulting im Auftrag von Thalys International)

Teilnehmende Fördermitglieder: Norbert **Kohnke** (Leiter Geschäftsentwicklung Alstom LHB GmbH), Norbert **Liebler** (Siemens AG Transportation Systems, Direktor External Relations Associations), Herr **Paulih** (Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co. KG), Gabriele **Wirbel** (Geschäftsführerin Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V.),

Teilnehmende Vorstandsmitglieder: Norbert **Hansen** (TRANSNET), Karlheinz **Narten** (LBU), Karl-Peter **Naumann** (Pro Bahn), René **Waßmer** (VCD).

Geschäftsstelle: Dirk **Flege** (Geschäftsführer), Simon **Japs** (Praktikant), Frauke **Lendowsky** (Referentin Kommunikation), Matthias **Pippert** (Projektleiter)

Gäste: Jan **Scherp** (Generaldirektion Energie und Verkehr der EU-Kommission), Ralf **Schweinsberg** (Vize-Präsident Eisenbahnbundesamt)

Top	Ergebnis	Erledigung
1	<p>Begrüßung</p> <p>Der Sprecher des Förderkreises, Peter Witt, begrüßt die Anwesenden. Besonders erfreut zeigt er sich über die acht Baufirmen, die in Folge des Förderertreffens am 18. März eingetreten sind, darunter mit der Walter Bau AG die drittgrößte Baufirma Deutschlands.</p>	
2	<p>Verkehrspolitische Entwicklung der Allianz pro Schiene</p> <p>Der Vorsitzende Norbert Hansen skizziert die rasante Entwicklung des Verbandes in den vergangenen beiden Jahren: Zum Zeitpunkt der Wahl von Peter Witt zum Förderkreissprecher hatte die Allianz pro Schiene 24 Fördermitglieder, jetzt hat sie 51. Die Förderbeiträge sind von 280.000 Euro auf voraussichtlich 350.000 Euro in diesem Jahr angestiegen.</p> <p>Politisch ist die Allianz pro Schiene, so Norbert Hansen, vom „newcomer zum Schwergewicht geworden“. Entscheidend dazu beigetragen habe der „Fahrplan Zukunft“, den Peter Witt zwei Tage nach der Bundestagswahl zusammen mit</p>	

Protokoll Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 1. Juni 2004 in Berlin (17-19 Uhr)

Top	Ergebnis	Erledigung
	<p>DB-Chef Mehdorn, VDV-Präsident Ludwig und ihm selbst der Presse vorgestellt habe.</p> <p>An der positiven Entwicklung des Verbandes in den vergangenen zwei Jahren habe Peter Witt „einen großen persönlichen Anteil“, so der Vorsitzende. Er sei deshalb froh, dass sich der Förderkreissprecher bereit erklärt habe, nach Ablauf der regulären Amtsperiode heute noch einmal für dieses Amt zu kandidieren.</p>	
3	<p>Wahl des Förderkreissprechers</p> <p>Peter Witt übergibt die Sitzungsleitung für diesen Top an Dirk Flege.</p> <p>Der Geschäftsführer verweist auf die Satzungsbestimmungen, die eine Neuwahl des Förderkreises erforderlich machen. Der Förderkreis wiederum wähle „aus seiner Mitte“ einen Förderkreissprecher.</p> <p>Der Einfachheit halber schlägt Dirk Flege vor, alle während der aktuellen Sitzung vertretenen Firmen in den Förderkreis zu wählen.</p> <p>Dies erscheine aus zeitökonomischen Gründen sinnvoll und trage auch dem Umstand Rechnung, dass die Versammlung vor zwei Jahren aus ihren Reihen eine Auswahl von elf Firmen bestimmt habe, dieser „Förderkreis“ in den vergangenen zwei Jahren nicht anders behandelt worden sei als die übrigen Fördermitglieder (Informationen und Einladungen gehen an alle Fördermitglieder). Die formale Gleichbehandlung solle auch in Zukunft weiter praktiziert werden. Die Fördermitglieder erklären sich in offener Abstimmung mit dem vom Geschäftsführer vorgeschlagenen Vorgehen einverstanden und fassen folgenden</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Beschluss 1/04 (einstimmig 23/0/0): Alle 23 mit Stimmrecht vertretenen Fördermitglieder (siehe oben) bilden den Förderkreis.</p> </div> <p>Dirk Flege ruft den Punkt „Wahl des Förderkreissprechers“ auf und fragt nach weiteren Kandidaten außer Peter Witt (keine weitere Nennung). Per Handzeichen fasst der Förderkreis bei Enthaltung von Peter Witt folgenden</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Beschluss 2/04 (23 Ja-Stimmen/1 Enthaltung/0 Gegenstimmen): Peter Witt wird für zwei weitere Jahre zum Förderkreissprecher gewählt.</p> </div> <p>Peter Witt nimmt die Wahl an, bedankt sich für die Zustimmung und dankt sowohl Vorsitzendem und Geschäftsführer mit persönlichen Worten.</p>	
4	<p>Die Eisenbahnpolitik der Europäischen Union</p> <p>Peter Witt begrüßt den bei der Europäischen Kommission (Generaldirektion Energie und Verkehr) für die Umsetzung des Eisenbahnrechtes in Deutschland zuständigen Jan Scherp.</p> <p>Der Vortrag von Jan Scherp kann bei der Geschäftsstelle auf CD-Rom angefordert werden (Angebot ist am 4. Juni per E-Mail an alle Förderer gegangen).</p>	
5	<p>Netzöffnung, Sicherheit, Interoperabilität: die Umsetzung der EU-Vorgaben in Deutschland</p> <p>Peter Witt bittet den Vizepräsidenten des Eisenbahnbundesamtes, Ralf Schweinsberg, um seinen Vortrag.</p> <p>Der Vortrag von Ralf Schweinsberg kann bei der Geschäftsstelle auf CD-Rom angefordert werden (Angebot ist am 4. Juni per E-Mail an alle Förderer gegangen).</p>	
6	<p>Verkehrspolitische Zusammenfassung</p> <p>Norbert Hansen greift das Lob aus den Reihen der Fördermitglieder für die bei-</p>	

Protokoll Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 1. Juni 2004 in Berlin (17-19 Uhr)



Top	Ergebnis	Erledigung
	<p>den Vorträge (Dr. Klumpp: „So anschaulich hat noch niemand die komplexe Materie übergebracht“) auf und dankt den Gast-Rednern. Seine verkehrspolitische Zusammenfassung konzentriert sich auf die neu zu schaffende Europäische Sicherheitsagentur. Nachdem die Entscheidung für den Sitz der Agentur auf Frankreich (in der Nähe von Lille) gefallen sei, habe Deutschland gute Chancen, den Geschäftsführer der Agentur besetzen zu können. Dies sei eine große Chance, die alle unter dem Dach der Allianz pro Schiene versammelten Fördermitglieder gemeinsam nutzen sollten.</p>	
	<p>Berlin, den 06.06.2004</p> <p>(Peter Witt, Sitzungsleitung)</p>	<p>(Dirk Flege, Protokoll)</p>



European Commission

Die Eisenbahnpolitik der Europäischen Union

Fördertreffen der Allianz pro Schiene, 1. Juni 2004,
Berlin

Jan Scherp

Referat für „Eisenbahnverkehr und Interoperabilität“





European Commission

Ziele der neuen Verkehrspolitik 2001 Verkehrsweißbuch

Beseitigung der Kapazitätsengpässe



10 % des transeuropäischen Straßennetzes und 20 % des Eisenbahnnetzes werden als Engpässe angesehen. Im Luftverkehr hat mehr als einer von drei Flügen eine Verspätung von mehr als 15 Minuten.

Wiederherstellung eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern



Die Möglichkeiten, durch eine Erweiterung des Straßennetzes neue Kapazitäten bereit zu stellen, sind begrenzt. Zur Bekämpfung der Verkehrsüberlastung und der Umweltverschmutzung muss die Nachfrage auf Verkehrsträger mit Kapazitätsreserven umgelenkt werden: Eisenbahn, Seeverkehr und Binnenschifffahrt.

Qualität und Sicherheit



Die Qualität der Verkehrsdienstleistungen und die Sicherheit müssen verbessert werden. Auf Europas Straßen sterben jährlich 40.000 Menschen.





European Commission

Alarmierende Bilanz im Eisenbahnsektor



Die Eisenbahn könnte eine **zentrale Rolle** bei der Lösung der Verkehrsprobleme einnehmen: weniger Umweltverschmutzung, weniger Verkehrsüberlastung und weniger Unfälle.

Die Eisenbahnen arbeiten jedoch nicht als **dynamische und leistungsfähige Verkehrsunternehmen**:

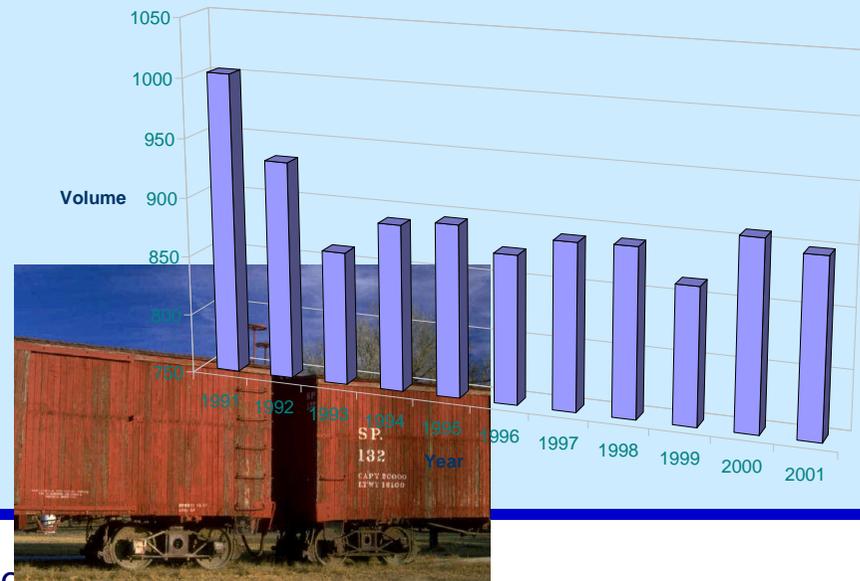
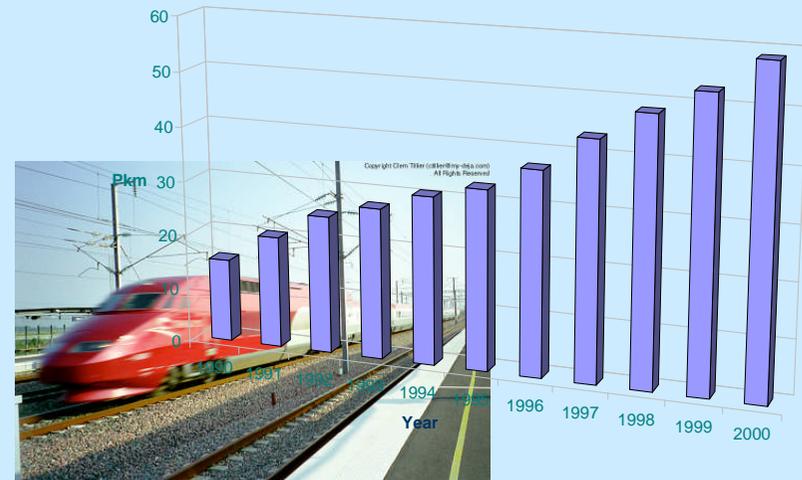
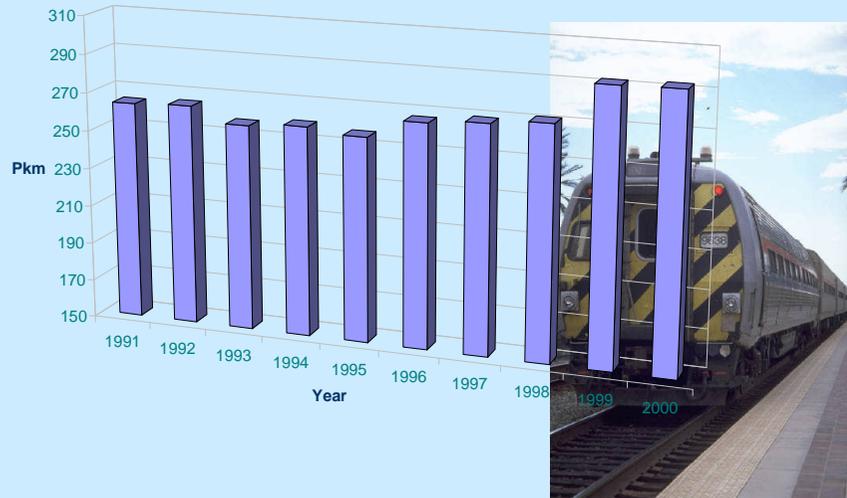
- Der Marktanteil des Eisenbahngüterverkehrs ist rückläufig: 21 % 1970, 8 % 2001.
- In Frankreich hat eine Diesellok eine Jahreslaufleistung von durchschnittlich 50 000 km, ein LKW aber 175 000 km.
- Die TGV-Wagen laufen täglich nicht mehr als 1000 km, also gerade einmal von Paris nach Lyon und zurück.
- Jedes Jahr werden in der Union 600 km Strecke stillgelegt.





European Commission

Hauptmarktsegmente

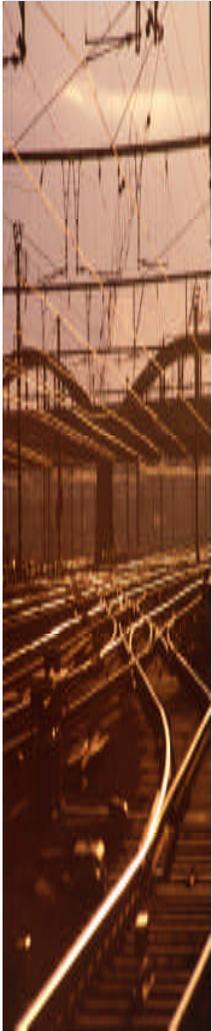


Directorate-General for Energy and Transport



European Commission

Das erste Eisenbahnpaket



Das von der Kommission vorgelegte Eisenbahnpaket ist nach einer historischen Einigung zwischen Europäischem Parlament und Rat im November 2000 am **15. März 2001** in Kraft getreten.

Mit diesem Paket werden die **rechtlichen Rahmenbedingungen** geschaffen, damit die Eisenbahnunternehmen ihren Kunden bessere Verkehrsdienstleistungen anbieten können. In ihm werden außerdem Maßnahmen für eine größere Transparenz im Eisenbahnsektor vorgeschlagen:

- Öffnung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs im Jahr 2003/2008
- Trennung zwischen der eigentlichen Verkehrstätigkeit und den wesentlichen Funktionen der Kapazitätszuweisung und Erhebung der Fahrwegentgelte
- Gemeinsame Prinzipien und Verfahren Trassenpreisgestaltung und Trassenvergabe
- Einrichtung von Eisenbahnregulierungsstellen





European Commission

Europäischer Eisenbahnsektor: Schwachpunkte



Bestehende Mängel des Rechtsrahmens sind zu beseitigen

- **Fehlende Interoperabilität.** Im Hochgeschwindigkeitsverkehr sind Fortschritte zu verzeichnen. Jetzt müssen auf dem übrigen Netz insbesondere im Güterverkehr Fortschritte erzielt werden.
 - **Die Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit ist Stückwerk.** Sie beruht auf einzelstaatlichen Vorschriften, es gibt keine gegenseitige Anerkennung.
 - **Langsame und unvollständige Marktöffnung.** Sie beschränkt sich nur auf die grenzüberschreitenden Güterverkehrsdienste und gilt erst 2008 auf dem gesamten Netz.
- ➔ **Diese Schwachstellen sind der Qualität der Schienenverkehrsdienste abträglich.**





European

Offene Märkte

2004



Directorate-General for Energy and Transport



European C

Offene Märkte 2005??

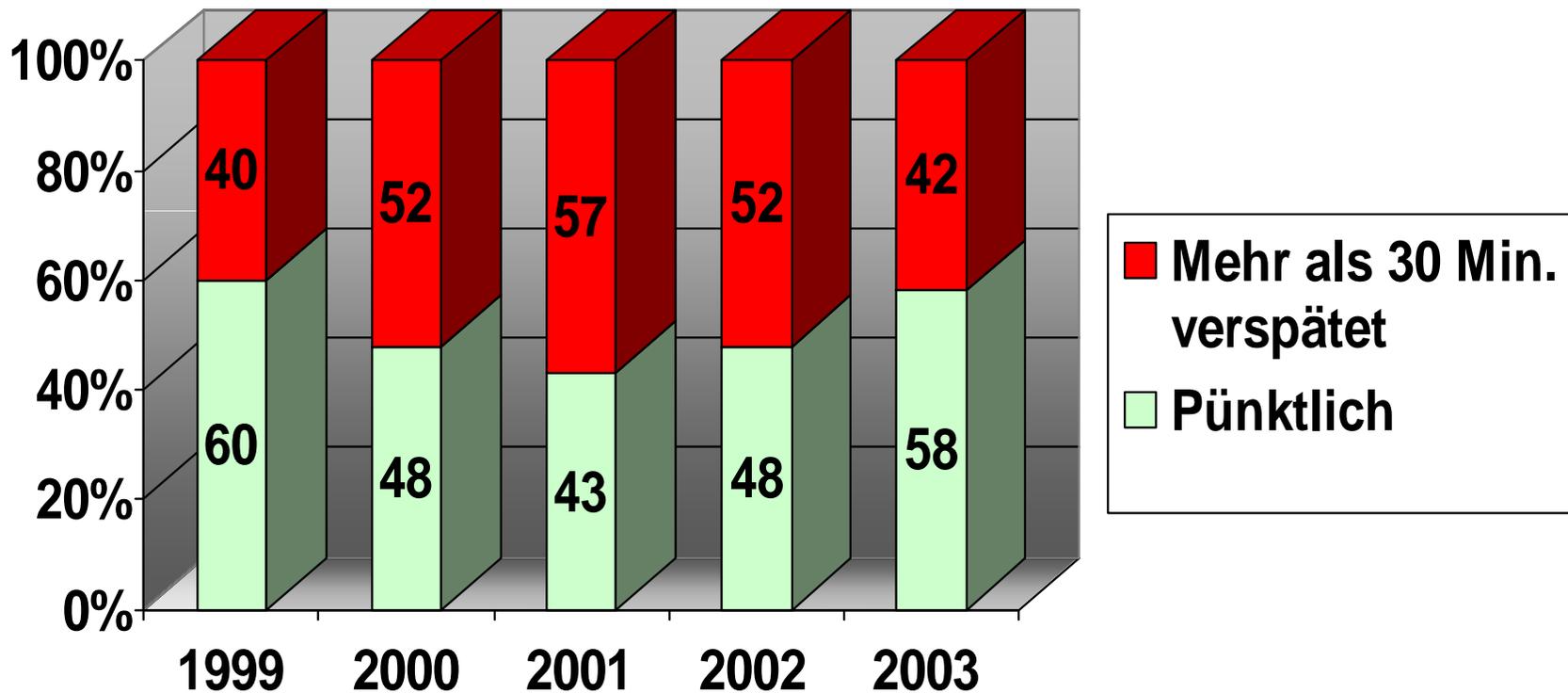




European Commission

Die Qualität der int. Schienenfrachtdienstleistungen ist immer noch ein Problem...

Pünktlichkeit der UIRR-Züge 1999 - 2003 auf europäischen Schlüsselkorridoren



Quelle: UIRR (2004)

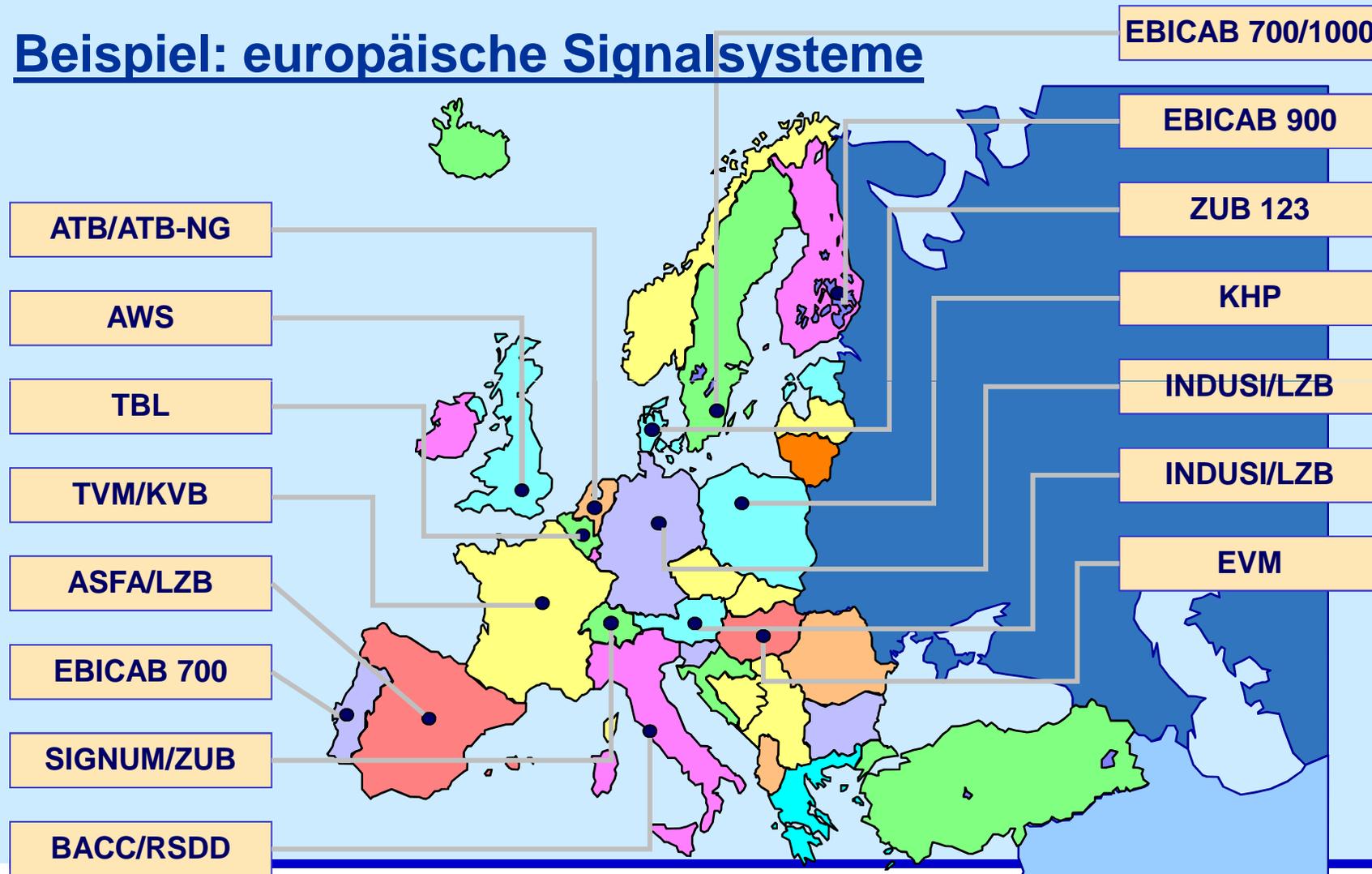




European Commission

Fragmentierte Märkte

Beispiel: europäische Signalsysteme





European Commission

Das zweite Eisenbahnpaket



Im April 2004 wurde ein neues Maßnahmenpaket vom Rat und vom EP verabschiedet:

Ziel:

Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums um grenzüberschreitende Dienstleistungen unter einer Verantwortung zu ermöglichen mit dem Ziel, dem Kunden eine hohe Qualität der Dienstleistung garantieren zu können.

➔ Einsatz von fünf neuen Instrumenten zur Verbesserung der Sicherheit und Interoperabilität und der Öffnung des Eisenbahngüterverkehrsmarktes.





European Commission

Vollendung des Binnenmarktes für den Eisenbahngüterverkehr

Änderung der Richtlinie über die Öffnung des Eisenbahngüterverkehrsmarktes

Nach der früheren Fassung der Richtlinie 91/440/EG

- beschränkt sich auf die Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste
- öffnet diesen Markt 2003 nur auf dem transeuropäischen Schienengüternetz, bevor sie ihn 2008 auf dem gesamten Netz öffnet

Nun ein schnelleres und weitreichenderes Vorgehen:

- Öffnung der grenzüberschreitenden **und inländischen** Güterverkehrsdienste
- in 2006 bzw. 2007
- auf dem gesamten Netz





European Commission

Ein gemeinsames Eisenbahnsicherheitskonzept



Eine Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit: vier Hauptziele

- **Klärung der Zuständigkeiten:** Schaffung unabhängiger Bahnsicherheitsbehörden, Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsverfahren
- **Sicherheitsvorschriften und Marktöffnung miteinander in Einklang bringen:** Verfahren zur Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen als Voraussetzung für den Zugang zum Netz, Festlegung gemeinsamer Sicherheitsziele
- **Transparenz und Informationsaustausch:** Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsindikatoren
- **Untersuchung von Unfällen und Zwischenfällen:** Einrichtung unabhängiger Untersuchungsstellen





European Commission

Weiterentwicklung der Grundprinzipien der Interoperabilität



Änderung der Interoperabilitätsrichtlinien: drei Hauptziele

- **Arbeitsmethoden: Lehren aus den ersten vier Jahren der Arbeiten ziehen**

Die bei den Arbeiten zur Aufstellung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gewonnenen Erfahrungen veranlassen die Kommission zu einer Anpassung der Interoperabilitätsrichtlinien.

- **Kohärenz mit den anderen Vorschlägen des Eisenbahnpakets:** die Vorschläge für eine Richtlinie über die Sicherheit und zur Einrichtung einer Eisenbahnagentur müssen sich in den Interoperabilitätsrichtlinien niederschlagen.

- **Gewährleistung der Interoperabilität auf dem gesamten liberalisierten Netz:** die geografische Ausdehnung des liberalisierten Netzes ändert sich mit dem neuen Paket (gesamtes Netz 2006 geöffnet). Dieses Netz muss deckungsgleich mit dem Geltungsbereich der Interoperabilität sein.





European Commission

Die Europäische Eisenbahnagentur: ein unverzichtbares Lenkungsinstrument



Form:

- Veranschlagter Haushalt pro Jahr: 14 Mio. EUR, d. h. weniger als 0,6 % der jährlichen Gemeinschaftsausgaben für Eisenbahnprojekte
- Ungefähr 100 Mitarbeiter in den Jahren 2004-2005.

Rolle:

- **Technische Unterstützung des Entscheidungsprozesses:** Lenkung und Koordinierung der Arbeiten an Sicherheit und Interoperabilität. Die Kommission schlägt vor, die Mitgliedstaaten entscheiden.
- **Beratung** der Kommission und der Mitgliedstaaten.
- **Triebfeder für Netzentwicklung:** Förderung des Austauschs zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden und Schaffung eines Klimas des Vertrauens.





Wie arbeitet die Europäische Eisenbahnagentur?

Die Repräsentation in den Arbeitsgruppen

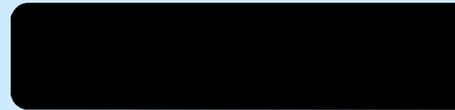
1) Nationale Sicherheitsbehörden

2) Organisationen, die den Sektor auf europäischer Ebene vertreten *

schicken Experten in:

Agentur

Arbeitsgruppe 1



Arbeitsgruppe 3



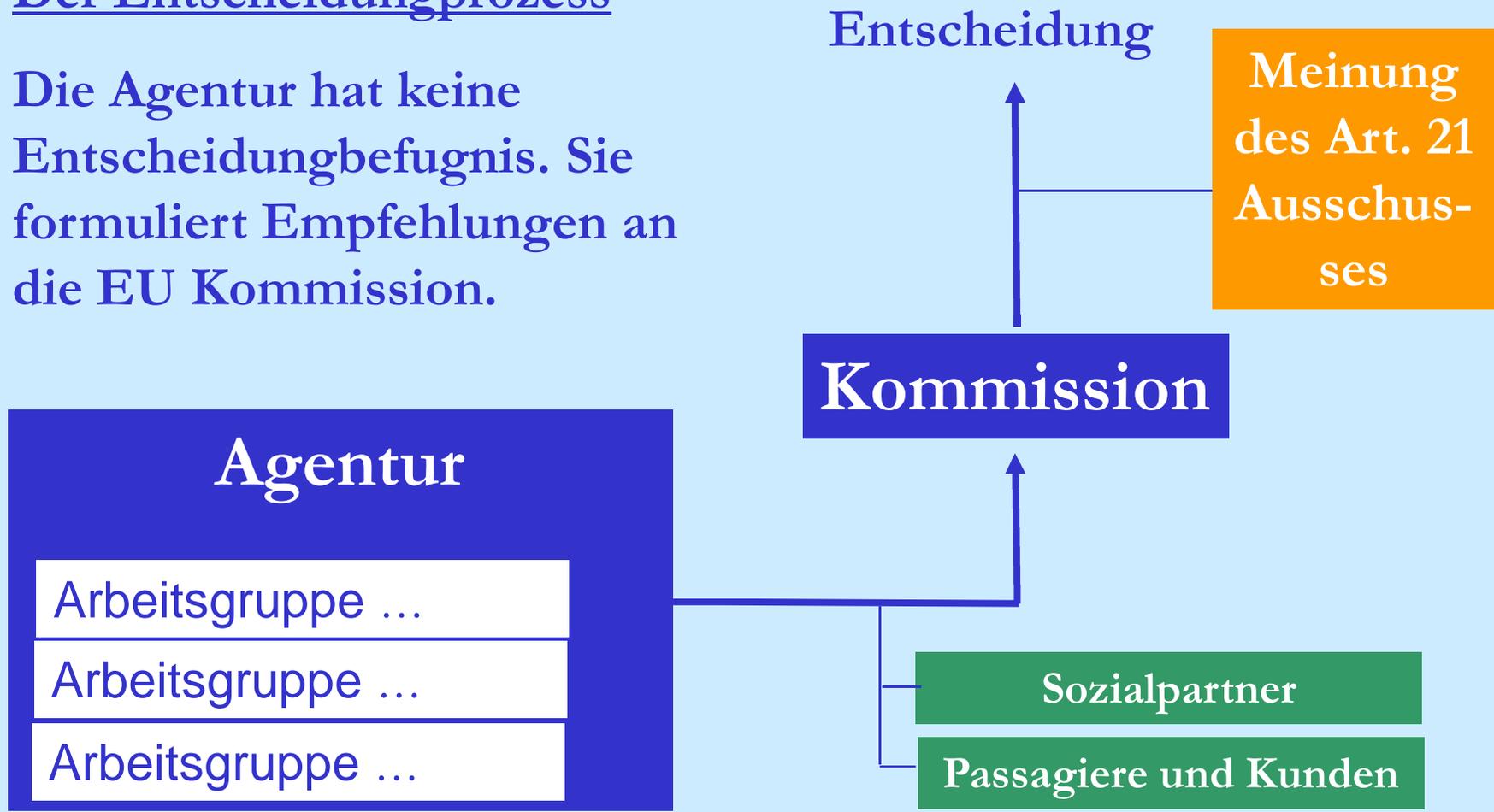
* Liste vom Interoperabilitäts (Art. 21) - Ausschuss bestimmt



Wie arbeitet die Europäische Eisenbahnagentur?

Der Entscheidungsprozess

Die Agentur hat keine Entscheidungsbefugnis. Sie formuliert Empfehlungen an die EU Kommission.





European Commission

Wie arbeitet die Europäische Eisenbahnagentur?

Führung und Kontrolle

Der Geschäftsführer wird vom Verwaltungsrat für 5 Jahre ernannt.

Der Verwaltungsrat umfasst:

- 1 Vertreter pro Mitgliedsland
- 4 Vertreter der Europäischen Kommission
- 6 Vertreter europäischer Organisationen des Sektors, ohne Stimmrecht (Bahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Bahnindustrie, Gewerkschaften, Fahrgäste, Frachtkunden)

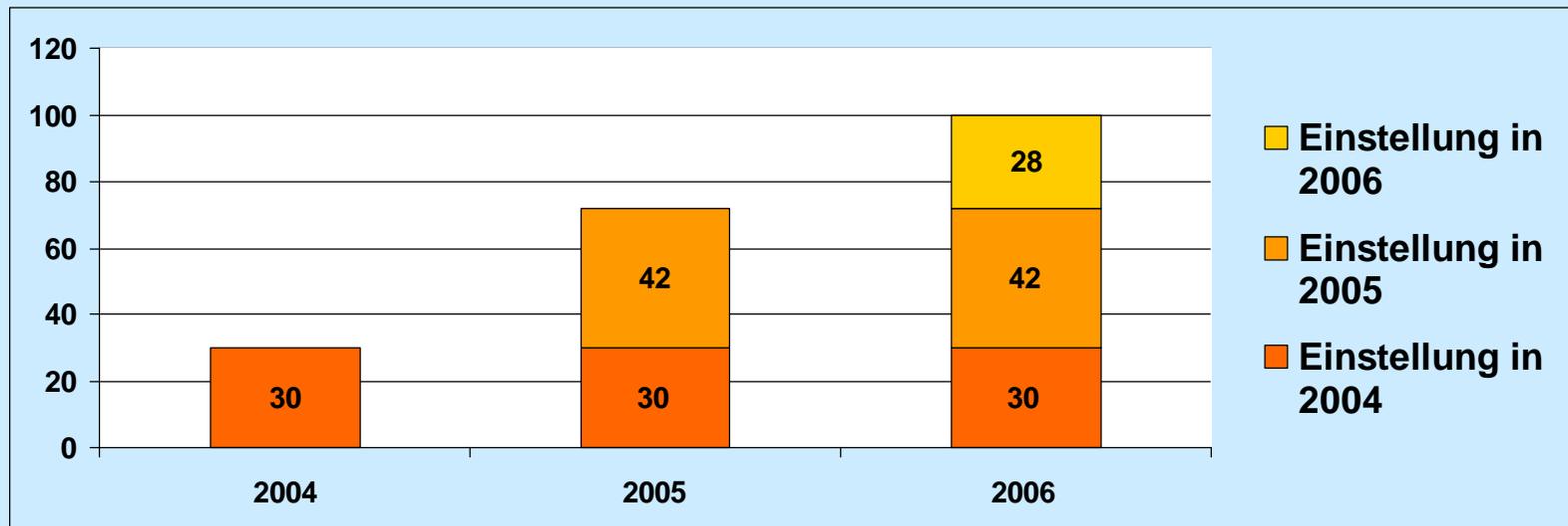




Wie arbeitet die Europäische Eisenbahnagentur?

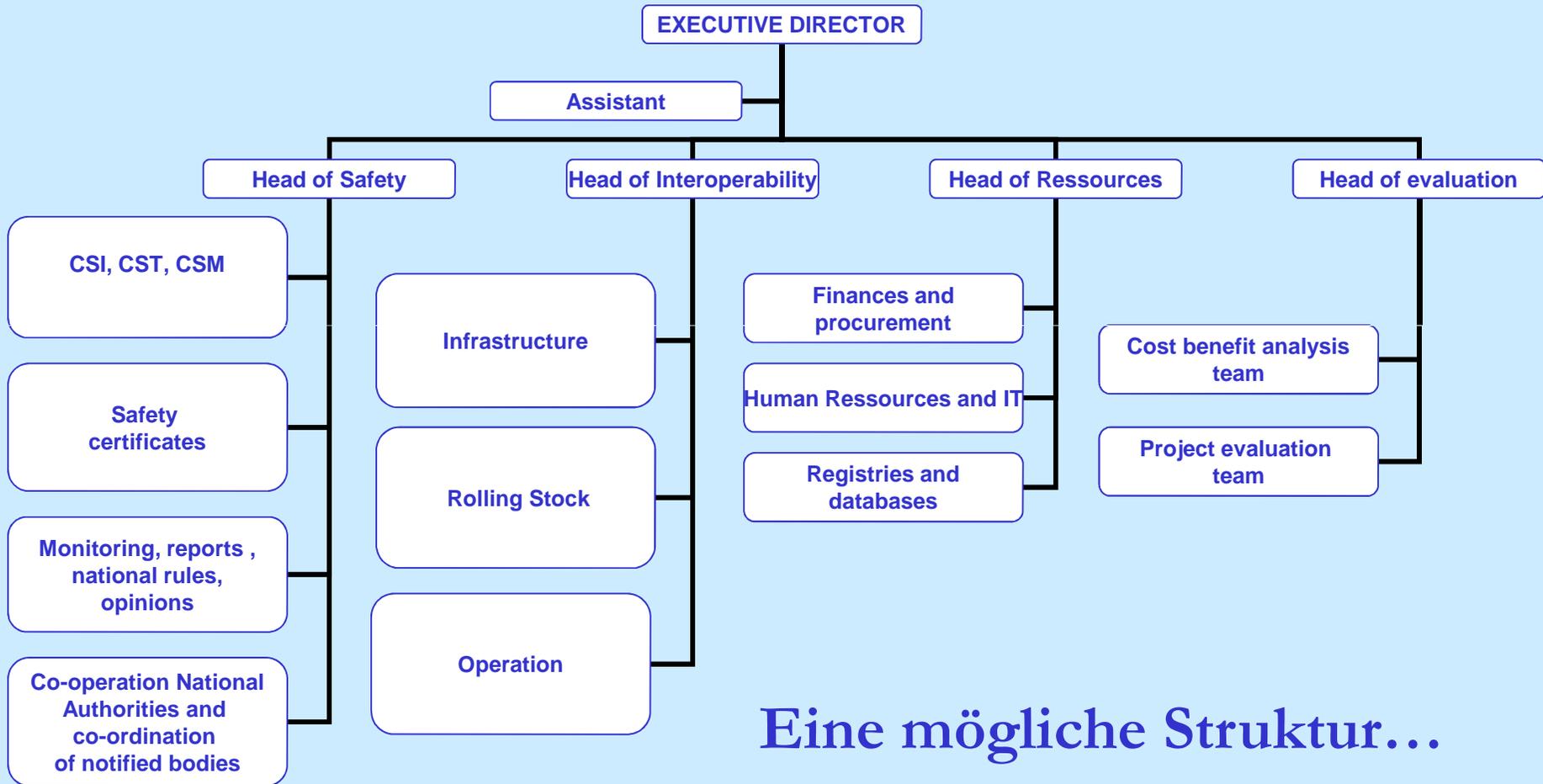
Personal

- Sektorexperten, EU Beamte, Andere (z.B. Sekretariat)
- Ziel 100 Personen in 2006
- Max. 5-Jahresverträge





Wie arbeitet die Europäische Eisenbahnagentur?



Eine mögliche Struktur...





European Commission

Klärung des Verhältnisses der Gemeinschaft zur OTIF



Beschluss des Rates über den Beitritt der Gemeinschaft zur Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)

- 40 Staaten: die Mitgliedstaaten der Union, die EU Beitrittskandidaten, einige Länder Afrikas und Asiens.
- umfasst: einheitliche Rechtsvorschriften für die internationale Beförderung von Personen, Gütern und gefährlichen Gütern, die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Verkehr, die Verbindlicherklärung technischer Normen für Eisenbahnmaterial.





European Commission

EU Initiativen in 2004

**Neue TEN
Leitlinien**



**Trassenzugang
Internationale Reisezüge**



**Lokführer-
schein**



**ÖPNV-
Verordnung
(Wiederanstoßen
der
Diskussionen)**



**Rechte und
Pflichten
von Zug-
reisenden**



**Schienerfracht-
qualität**





Das 3. Eisenbahnpaket (I)

1) Öffnung des Marktes für internationalen Schienenpersonenverkehr – Novellierung der Richtlinie 91/440 (KOM(2004) 139)

- Öffnung zum 1 Januar 2010
- Inklusive Kabotagerecht
- Schwierigkeit: Abwägung zwischen Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts von bestellten Verkehren und Vermeiden von übertriebenen Einschränkungen des Betriebes von internationalen open access Verkehren



Das 3. Eisenbahnpaket (II)

2) Entwurf einer Verordnung zu den Rechten und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (KOM(2004) 143)

- **Festlegung von Mindestnormen zur Fahrgastinformation vor und während der Reise, Regeln einzuhalten im Falle von Verspätungen, Entschädigungen, Beschwerdeverfahren, etc.**



Das 3. Eisenbahnpaket (III)

3) Entwurf einer Richtlinie über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal, KOM(2004)142

- Förderung der Interoperabilität von Zugführern und Instrument zur Verbesserung von Zugpersonalmanagement
- Festlegung von Minimalanforderungen für Zugführerscheine im Hinblick auf Gesundheit, Kenntnisse und Ausbildung sowie Kriterien für die Bewertung und Anerkennung von Qualifikationen von Zugführern



Das 3. Eisenbahnpaket (IV)

4) Entwurf einer Verordnung über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr, KOM(2004)144

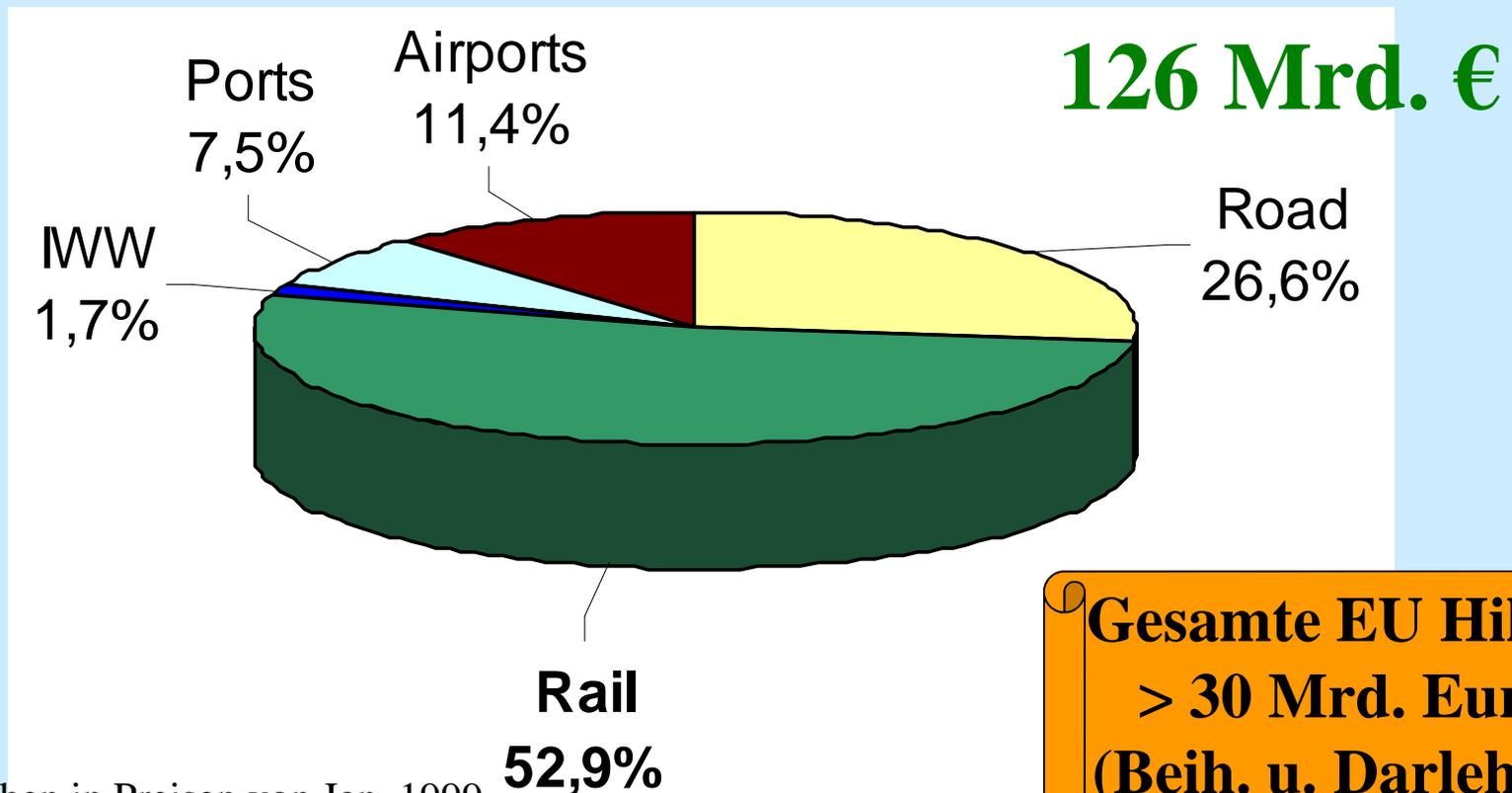
- Festlegung von einigen Mindestanforderungen in Transportverträgen zur Verbesserung der Qualität von Schienenfrachtdienstleistungen
- Läßt Parteien weitgehende Vertragsfreiheit in einem business to business Umfeld



European Commission

Revision der TEN Leitlinien: Vergangene Investitionen in TEN-V

Gesamte Investitionen in TEN-V von 1998-2001:



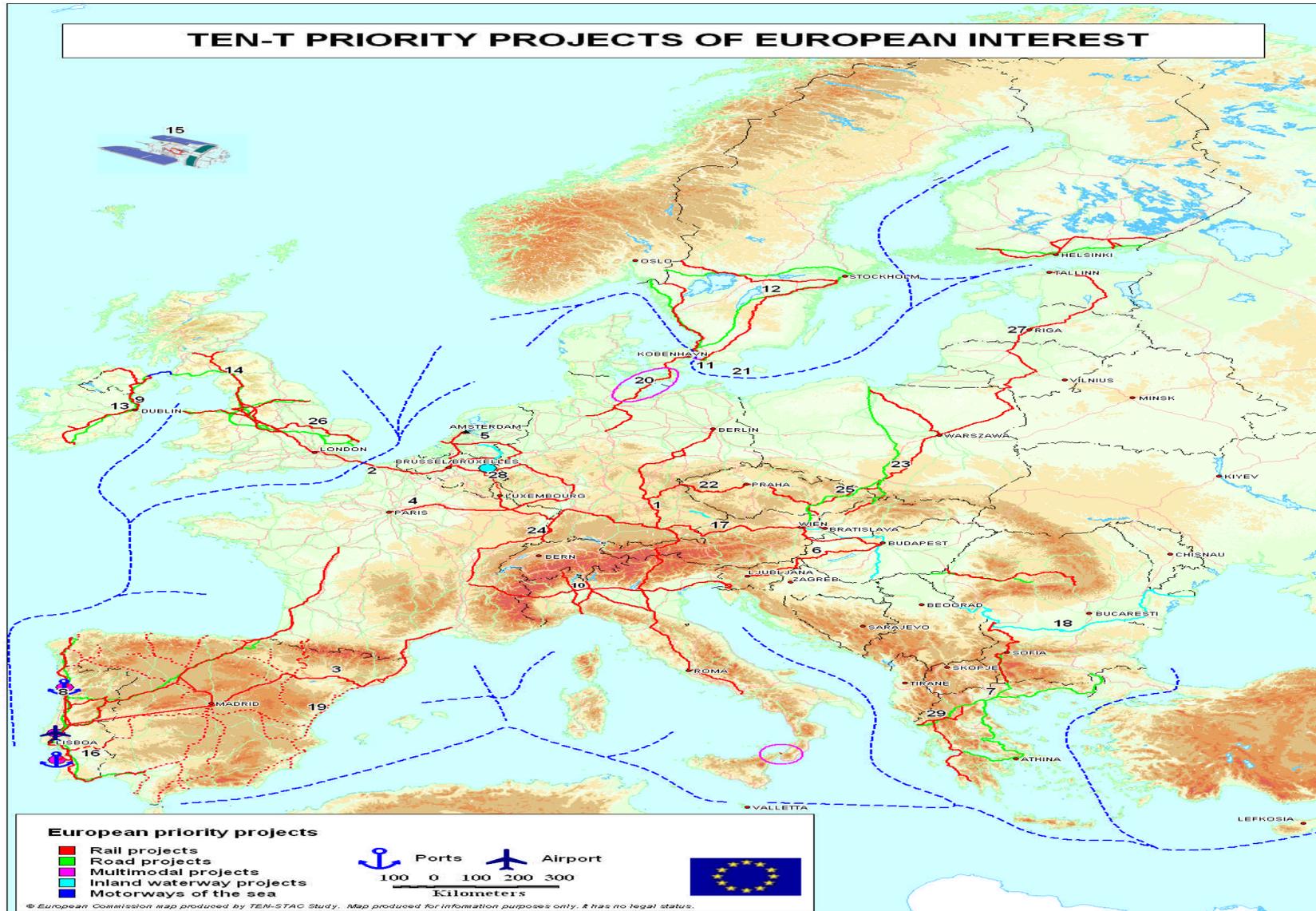
Angaben in Preisen von Jan. 1999

**Gesamte EU Hilfe:
> 30 Mrd. Euro
(Beih. u. Darlehen)**





Revision der TEN Leitlinien: TEN-V Vorrangprojekte





European Commission

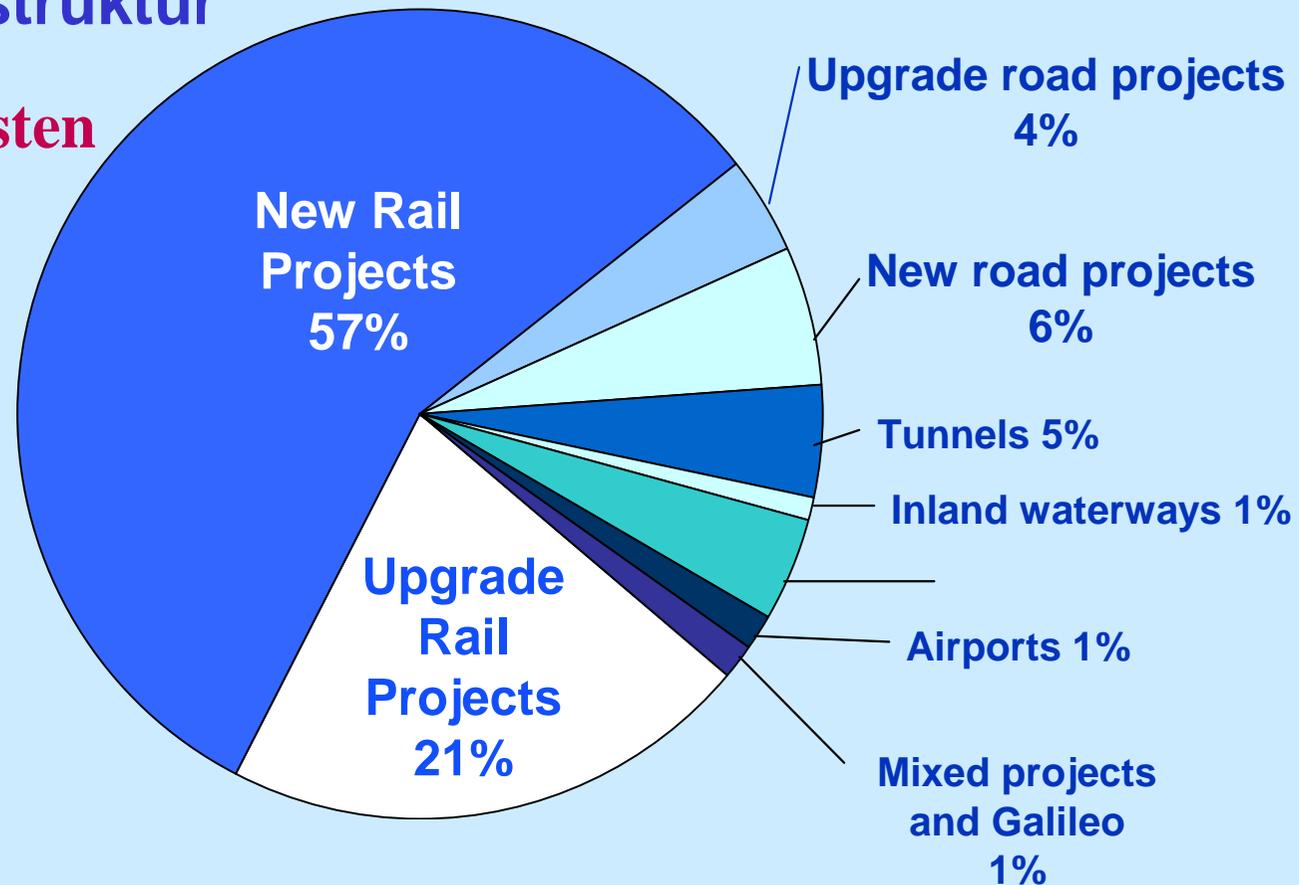
Revision der TEN Leitlinien: Zukünftige Investitionen in TEN-V (EU25)

❖ Vorrangprojekte: verbleibende Investitionen nach Art der Infrastruktur

Investitionskosten

225 Mrd. €

bis 2020



2003-2020





Ausblick

- ❖ **Priorität: rasche und wirkungsvolle Umsetzung der EU Gesetzgebung in allen Mitgliedsstaaten**
- ❖ **Zügige und transparente Verfahren für Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen entscheidend für Marktzutritt**
- ❖ **Neue Strategien auf Schienenfrachtmarkt setzen sich durch: Kooperation von und mit Marktneulingen, Altbahnen treten gegeneinander an**
- ❖ **Der EU Markt braucht mehrere europäische Akteure, nicht einen dominanten**
- ❖ **Signifikante Fortschritte im Bereich interoperabler Systeme nötig: Testfall ERTM/ETCS**



European Commission

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für weitere Informationen zur EU Bahnpolitik:

http://europa.eu.int/comm/transport/rail/index_de.html





Einführung

2. Treffen der Fördermitglieder

Allianz pro Schiene

**Netzöffnung, Sicherheit,
Interoperabilität: die
Umsetzung der EU-Vorgaben
in Deutschland**

Ralf Schweinsberg
Vizepräsident des
Eisenbahn-Bundesamtes, Bonn



Vortragsübersicht

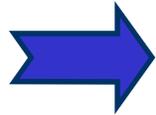
2. Treffen der Fördermitglieder

Allianz pro Schiene

1. Netzöffnung und Regulierung
2. Sicherheit und Interoperabilität
3. Systembetrachtung



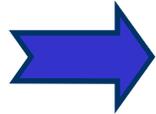
Zugangsrechte Dritter zum Schienennetz der DB AG, status quo



Internationale Gruppierungen von EVU



EVU aus Mitgliedsstaaten der EU im grenzüberschreitenden KLV



Eisenbahnen aus EU-Staaten, des EWR oder aus Drittstaaten (Gegenseitigkeit oder zwischenstaatliche Vereinbarungen)



Alle inländischen EVU (öffentlich und nichtöffentlich, letztere jedoch nur auf Basis Gegenseitigkeit)

**Umsetzung
RL 91/440**



**nationale
Gesetz-
gebung**



1. Eisenbahnpaket

2. Treffen der Fördermitglieder
Allianz pro Schiene

1. Eisenbahn- paket

**Ausweitung der Zugangsrechte (RL 2001/12/EG):
Zugang für alle Eisenbahnunternehmen (mit Sitz in einem MS) für
Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr**

**Auf dem
transeuropäischen
Schienengüternetz
(TERFN)**

sofort

**Auf
gesamtem Netz:**

Nach dem 15.03.2008



2. Eisenbahnpaket

2. Treffen der Fördermitglieder
Allianz pro Schiene

2. Eisenbahn- paket

Weitere Ausweitung der Zugangsrechte:

Zugang für alle Eisenbahnunternehmen (mit Sitz in einem MS) für

**Verkehrsleistungen im
grenzüberschreitenden Frachtverkehr**

**zum
transeuropäischen
Schienengüternetz
(TERFN)**

sofort

zum gesamten Netz

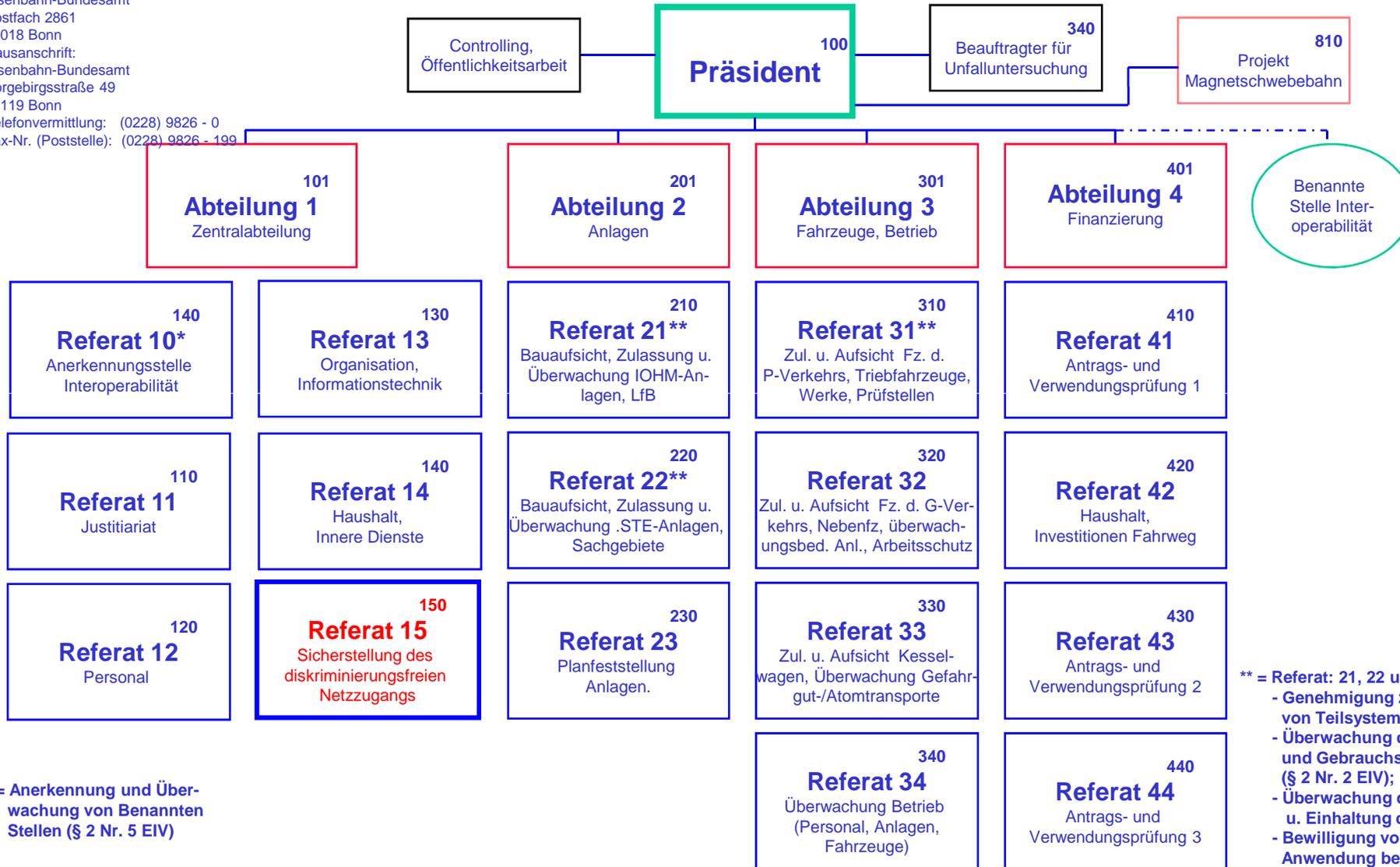
bis zum 01.01.2006

Kabotage

bis zum 01.01.2007

Organigramm EBA, Stand 06.04

2.Treffen der Fördermitglieder Allianz pro Schiene

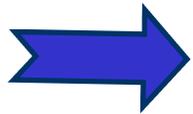


* = Anerkennung und Überwachung von Benannten Stellen (§ 2 Nr. 5 EIV)

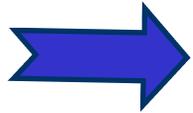
** = Referat: 21, 22 und 31:
 - Genehmigung zur Inbetriebnahme von Teilsystemen (§2 Nr. 1 EIV);
 - Überwachung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit (§ 2 Nr. 2 EIV);
 - Überwachung der Anwendung u. Einhaltung d. TSI (§ 2 Nr. 3 EIV)
 - Bewilligung von Ausnahmen zur Anwendung best. TSI (§ 2 Nr. 4 EIV)



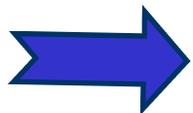
aus der Behördenpraxis:



bis 2002 eingeleitet ca. 150 Verfahren



in 2003 bislang ca. 70 Verfahren eingeleitet
in den Bereichen: **Betrieb; Technik; Vertrag;**
z.B. Anwendung von konzerninternen Regelwerken auf nicht
konzern-zugehörige Eisenbahnverkehrsunternehmen



... wir informieren über uns Handeln
z. B. durch Nz-Infobrief an ca. 300 eMail-Empfänger





Vortragsübersicht

2. Treffen der Fördermitglieder

Allianz pro Schiene

2. Sicherheit und Interoperabilität



Interoperabilitätsrichtlinien

2. Treffen der Fördermitglieder

Allgemein pro Schiene

Richtlinien der Europäischen Kommission zur Interoperabilität im Eisenbahnwesen:

Transeuropäische Netze gemäß Entscheidung 1692/96/EG

RL 96/48/EG

RL 2001/16/EG

Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

Konventionelles Bahnsystem

Ziel:

- Verknüpfung und Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze und Förderung des Zugangs zu diesen Netzen;
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt durch einen offenen, wettbewerbsorientierten Markt in Europa

Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung

Umsetzung

Geplant: 2004 mit einer eigenen Verordnung



Entwicklung

RL 96/48/EG (HGV)

RL 01/16/EG (konvent. Verkehr)

In Kraft

Strukturbezogene Bereiche

- Infrastruktur
- Energieversorgung
- Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung
- Fahrzeuge

**Migration
ETCS**

- Infrastruktur
- Energieversorgung
- Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung
- Fahrzeuge
- Verkehrsbetrieb und -steuerung

Betriebsbezogene Bereiche

- Instandhaltung
- Betrieb
- Umwelt
- Fahrgäste

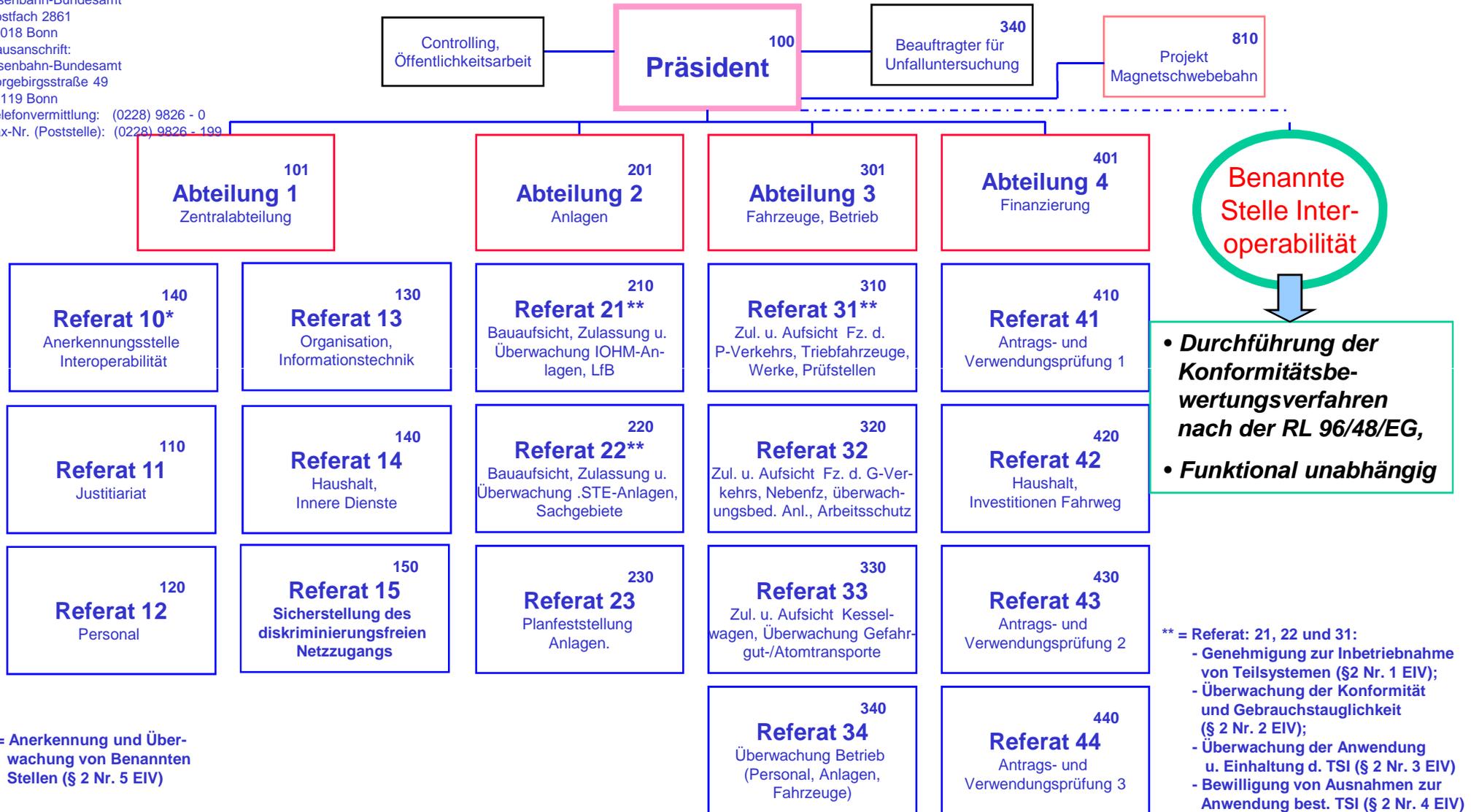
Funktionelle Bereiche

- Instandhaltung
- Telematikanwendungen (PV, GV)

Lärm, Tunnelsicherheit...

Organigramm EBA, Stand 06.04

2. Treffen der Fördermitglieder Allianz pro Schiene



* = Anerkennung und Überwachung von Benannten Stellen (§ 2 Nr. 5 EIV)

** = Referat: 21, 22 und 31:
 - Genehmigung zur Inbetriebnahme von Teilsystemen (§2 Nr. 1 EIV);
 - Überwachung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit (§ 2 Nr. 2 EIV);
 - Überwachung der Anwendung u. Einhaltung d. TSI (§ 2 Nr. 3 EIV)
 - Bewilligung von Ausnahmen zur Anwendung best. TSI (§ 2 Nr. 4 EIV)



Vortragsübersicht

2. Treffen der Fördermitglieder

Allianz pro Schiene

3. Systembetrachtung



Das „europäische Eisenbahnhaus“.

Allianz pro Schiene

LEVEL		Gesetzliche Grundlagen	Zu prüfende Anforderungen	Anforderungen an:	Zu prüfen von:
6	Dienstleistungsqualität und Haftung	Verordnungen der EU zu Rechten und Pflichten der Fahrgäste und der Frachtkunden (derzeit im Entwurfsstadium), Beförderungsvertrag		IB + EVU, (Fahrgäste, Frachtkunden)	MS
5	Netzzugang	2001/14/EG	Vertrag	IB + EVU	RB, SB
4	Sicherheit und betriebliche Interoperabilität einschließlich	2004/49/EG (Sicherheitsrichtlinie), Interop-RL	Sicherheitszertifikat (einschl. SMS und TSI Betrieb)	EVU + IB	SB
	Zertifizierung der Triebfahrzeugführer	Entwurf einer Richtlinie	Richtlinie	Triebfahrzeugführer, EVU, IB	SB (Delegation); EVU, IB
3	Unternehmerische Fähigkeiten	95/18EG und 91/440 EWG	Lizenz (einschl. Versicherung)	EVU (in D auch IB)	SB
2	Strukturelle Interoperabilität	Interop.- RL (96/48/EG, 2001/16/EG)	TSI und EN	EVU + IB	NB, SB
1	Technische Harmonisierung			Hersteller	Hersteller und/oder NB

RB = Regulierungsbehörde, SB = Sicherheitsbehörde, NB = Benannte Stelle, MS = Mitgliedsstaat



Eisenbahn-Bundesamt

2. Treffen der Fördermitglieder

Allianz pro Schiene

**Herzlichen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit**

Kompetenz und Verantwortung



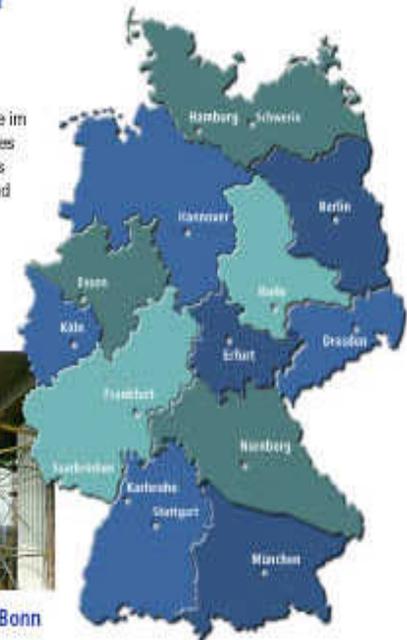
**WILLKOMMEN
WELCOME**



**als Partner
der Industrie
der Bahnen
der Bürger
für Europa**



Bundesoberbehörde im
Geschäftsbereich des
Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen



Copyright 2000 EBA, Zentrale Bonn

www.eisenbahn-bundesamt.de
www.eba.bund.de