

Viertes Eisenbahnpaket der EU

Inhalt

- **Funktionierende Normen und Genehmigungen:**
Ziel ist die Erleichterung von Markteintritten. Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Sicherheitsbescheinigungen sollen zentral über die Europäische Eisenbahnagentur abgewickelt werden – heute liegt dies in der Kompetenz der einzelnen Mitgliedsstaaten. Mit der Standardisierung sollen Kosten, Dauer der Genehmigungsverfahren und Markteintrittshürden gesenkt werden.
- **Bessere Qualität und mehr Auswahlmöglichkeiten durch neue Bahnbetreiber:**
Der gesamte inländische Schienenverkehr soll ab Dezember 2019 für neue Marktteilnehmer und Dienste geöffnet werden – dies über durch das Angebot konkurrierender Dienste oder über Bewerbungen um öffentliche Dienstleistungsaufträge. Für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge soll dazu eine Ausschreibungspflicht eingeführt werden.
- **Funktionierende Strukturen:**
Infrastrukturbetreiber sollen von den Verkehrsbetreibern sowohl organisatorisch wie auch finanziell unabhängig sein (institutionelle Trennung von Infrastruktur und Betrieb). Ziel ist ein diskriminierungsfreier Zugang zur Verkehrsinfrastruktur. Allenfalls ist ein vertikal integriertes Unternehmen oder eine Holdingstruktur jedoch eine Option, sofern die Unabhängigkeit gewährleistet ist.
- **Gut ausgebildete Arbeitskräfte:**
Der Eisenbahnsektor muss in den nächsten 10 Jahre rund einen Drittel seiner Beschäftigten aufgrund deren Pensionierung ersetzen. Zudem führen die Eisenbahnpakete zu einem kompetitiveren Marktumfeld. Dies wird voraussichtlich zu neuen und besseren Arbeitsplätzen führen. Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, bei der Übertragung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen Massnahmen festzulegen, die eine Verpflichtung zur Übernahme der Arbeitskräfte durch den neuen Anbieter beinhalten.

Wertung

Der nächste Schritt der EU in Richtung eines komplett liberalisierten Eisenbahnmarktes und einer Verschiebung der Entscheidungskompetenzen weg vom einzelnen Mitgliedsstaat und hin zur EU selbst. Die Trennung von Infrastruktur und Verkehrsdienstleistung gefährdet zudem Unternehmen wie die SBB. Der Bereich Infrastruktur müsste institutionell abgetrennt werden, was heute aus einer Hand kommt müsste neu über eine unabhängige Stelle koordiniert werden – eine zusätzliche Schnittstelle, die wohl kaum effizienter und kostengünstiger arbeiten würde.

Die EU legt bei ihren Liberalisierungspakten zudem den Fokus stets auf institutionelle und finanzielle Faktoren. Soziale Faktoren werden vernachlässigt. Es fehlen konkrete Regelungen zu den Arbeitsbedingungen wie allgemeingültige Standards, Mindestlöhne und ähnliches.

Eine Koordination der Zulassungen kann hingegen jedoch hilfreich sein.

Die vorhergehenden Eisenbahnpakete

- **Erstes Eisenbahnpaket:**
 - Operative Trennung der Bahnunternehmen vom Staat
 - Buchhalterische Trennung von Infrastruktur und Verkehrsdienstleistung in den Bahnunternehmen
 - Einmalige Gelegenheit zur Sanierung der Bahnunternehmen durch den Staat
 - Freier und diskriminierungsfreier Zugang zur Bahninfrastruktur für alle Bahnunternehmen
- **Zweites Eisenbahnpaket:**
 - Verbesserung der Sicherheit, Interoperabilität und Marktzugang im Schienengüterverkehr
 - Bildung einer europäischen Eisenbahnagentur
- **Drittes Eisenbahnpaket:**
 - Vollständige Marktöffnung im grenzüberschreitenden Verkehr
 - Verbesserung bei den Fahrgastrechten
 - Mindestanforderungen an die Qualifikation von Triebfahrzeugführern

Stand der Umsetzung in der Schweiz

Die Schweiz hat das zweite Eisenbahnpaket umgesetzt. Dieses wurde in zwei Teile aufgeteilt, der zweite Schritt der Bahnreform 2 wurde im März 2012 vom Parlament gutgeheissen und ist – mit Ausnahme der Regelungen zur Binnenschifffahrt – seit dem 1. Juli 2013 gültig. Mit der Abstimmung zu FABI wird nun auch der Teil betreffend der Finanzierung der Bahninfrastruktur geregelt. Die Abstimmung ist am 9. Februar 2014.

Die Arbeiten an den nächsten Schritten zur Bahnreform haben in Expertenteams im Mai 2013 begonnen. Zum dritten Eisenbahnpaket hat sich die Schweiz jedoch bis anhin nicht geäussert. Aufgrund des Landesverkehrsabkommens ist sie jedoch verpflichtet, dieses zu prüfen und langfristig auch anzunehmen.