

VDB-Positionspapier Nr. 02/2010:

**Gemeinsame Position
des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und
des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)
zur Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG und
Präzisierung ihres Anwendungsbereiches
auf den städtischen und regionalen Schienenverkehr**

Die Europäische Verkehrspolitik räumt der Stärkung des Schienenverkehrs als umweltfreundlichem Verkehrsträger eine wichtige Rolle ein. Die Weiterentwicklung der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr ist dabei ein unterstützender Baustein. VDV und VDB beobachten jedoch mit Sorge, dass den Bedürfnissen des städtischen und regionalen Schienenverkehrs bisher zu wenig Beachtung geschenkt wird. Maßnahmen, die für das Transeuropäische Eisenbahnnetz sinnvoll erscheinen, sind überwiegend technisch und ökonomisch nicht anwendbar für städtische und regionale Schienenverkehre. Bei der Umsetzung der Interoperabilitäts-Richtlinie in nationales Recht ist mit Augenmaß darauf zu achten, dass die betrieblichen, technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für den städtischen und regionalen Schienenverkehr nicht verschlechtert werden. Jede mit Kostensteigerungen verbundene Änderung gefährdet die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern und bedroht damit auch die bereits erzielten und noch erwarteten Erfolge der europäischen Schienenverkehrspolitik.

VDV und VDB beziehen wie folgt Stellung zu dem von der EU Kommission (DG MOVE) angestrebten dreistufigen Vorgehen zur Umsetzung der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (RL) und deren Präzisierung bezüglich des städtischen und regionalen Schienenverkehrs:

Der städtische und regionale Schienenverkehr kann nur bei Neusystemen durch eine verpflichtende Standardisierung erfasst werden. Diese entsprechen einem Volumen von 2,2 % bezogen auf den Gesamtmarkt. Hinzu kommt, dass dieser durch eine hohe Systemvielfalt gekennzeichnet ist und ohne Interoperabilitätsanforderungen auskommt. Die bestehenden Systeme sind dabei optimal für die lokalen Bedürfnisse ausgelegt. Bei neuen Systemen wird heute schon auf bestehende Regeln zurückgegriffen, wie die Beispiele Kopenhagen, Edinburgh, Birmingham, Bergen und Croyden zeigen.

Die Effekte einer Regulierung sowie einer gesetzlich mandatierten harmonisierten Normung können somit für dieses Marktsegment als vergleichsweise gering eingeschätzt werden. Trotz des dafür entstehenden zusätzlichen Aufwands ist weder für Verkehrsunternehmen

Nur 2,2 % des Bahngeschäfts bezogen auf den Gesamtmarkt kann durch die Standardisierung beeinflusst werden

Eine gesetzlich mandatierte harmonisierte Normung bringt keine wirtschaftlichen Effekte.

noch für die Bahnindustrie ein wirtschaftlicher Nutzen erkennbar.

Mit Bezug auf das stufenweise Vorgehen, dargestellt im Schreiben der EU-DG TREN vom 13.10.2009 an die stellvertretenden ständigen Vertreter der EU-Mitgliedstaaten empfehlen wir die im folgenden dargestellten Handlungsoptionen anzuwenden.

Stufe 1. Ausnahme von der Interoperabilitäts-Richtlinie 2008/57/EG

VDV und VDB bitten die Bundesregierung nachdrücklich, alle Bahnsysteme nach Artikel 1 (3) a) bis d) vom Anwendungsbereich der oben genannten Richtlinie auszunehmen. Eine entsprechende Mitteilung vom Mitgliedstaat (MS) Deutschland an die EU-KOM ist vorzunehmen.

Der VDV und VDB empfehlen eine konstitutive Darstellung der Strecken und Betriebsbereiche (Karten- bzw. Tabellenwerk), die unter den Anwendungsbereich der Interoperabilitäts-Richtlinie fallen.

Diese Aktivität sehen wir als dringlich an.

Die Zulassungsbedingungen für Fahrzeuge sind entsprechend den Einsatzbedingungen anzupassen.

Die von der Anwendung der Richtlinie auszunehmenden Bahnsysteme sind damit klar definiert.

VDV und VDB bitten die Bundesregierung alle Bahnsysteme nach Artikel 1 (3) a) bis d) der Richtlinie 2008/57/EG auszunehmen und dieses der EU-KOM schriftlich anzuzeigen.

Stufe 2. Entwicklung eines harmonisierten Normenwerkes

VDV und VDB unterstützen **freiwillige** Normung unter dem Dach der Europäischen Normungsorganisationen. Ein verpflichtendes, umfassendes europäisches Normenwerk ist nicht erforderlich.

Positive wirtschaftliche und technische Effekte eines etwaigen verpflichtenden europäischen Normenwerkes sind nicht zu erwarten, da

- für den städtischen Nahverkehr eine betriebliche oder technische Interoperabilität nicht erforderlich ist.
- auch mit einer Harmonisierung keine zusätzlichen Verkehre zu erwarten sind,
- das erforderliche Sicherheitsniveau bereits durch die heutigen gesetzlichen Rahmenbedingungen, untergesetzliches Regelwerk und Normen sichergestellt wird,
- Erkenntnisse aus dem Betrieb auch heute schon unmittelbar in die Weiterentwicklung von Normen einfließen,
- Normen sich im Wettbewerb um beste und wirtschaftlichste Lösungen unter Berücksichtigung des jeweils bestehenden rechtlichen, sozialen und betrieblichen Umfeldes bewähren sollen.

Diese Einschätzung steht in Übereinstimmung mit der Studie „**Impact assessment of a possible urban rail technical initiative**“ (GD Unternehmen, 2007). Diese Studie kommt darüber hinaus zu

VDV und VDB unterstützen **freiwillige Normung im städtischen und regionalen Schienenverkehr.**

Durch mandatierte harmonisierte Normung entstehen höhere Kosten im städtischen und regionalen Schienenverkehr.

der Erkenntnis, dass ein Wachsen des Marktes nur durch externe Einflüsse bewirkt werden kann. Eine technische, europaweite Harmonisierung hätte nur marginale Einflüsse, die nicht an Verkehrsunternehmen und in Form von geringeren Fahrpreisen an den Fahrgast weitergegeben werden können.

Somit ist davon auszugehen, dass sich die Kostensituation dieses Bahnbereiches gegenüber anderen Verkehrsträgern aufgrund zusätzlicher unkalkulierbarer normativer Anforderungen weiter verschlechtert und auch dem ambitionierten Ziel der Verminderung von CO₂-Emissionen entgegensteht.

VDV und VDB unterstützen folgende Aktivitäten und Ziele:

- Erarbeitung von Empfehlungen („Fundamental Requirements“) mit betrieblich-technischen Grundanforderungen für die von der Interoperabilitäts-Richtlinie auszunehmenden städtischen Schienenbahnen (siehe Artikel 1 (3) (a) der RL). Basis sind die in den Mitgliedsstaaten bereits bestehenden Regelwerke (z. B. in Deutschland BOStrab, die auch in anderen Ländern sinngemäß angewendet wird). Diese Empfehlungen können von den Mitgliedsstaaten freiwillig angewendet werden, die über keine gesetzlichen Regeln für den Bereich „städtischen Schienenbahnen“ verfügen. Die Empfehlungen können außerhalb rechtlicher Regelungen (z.B. UITP/UNIFE „UGT-Code“) veröffentlicht werden,
- Fortsetzung der Standardisierung auf Basis von freiwillig anzuwendenden Normen, die einen klar abgegrenzten Anwendungsbereich umfassen und einen eindeutigen Bezug auf spezifizierte Formen der Betriebsabwicklung enthalten,
- die Anwendung von „Cross-Acceptance-Kriterien“ für die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen,
- Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse der gemäß Artikel 1 (3) (a) bis (d) der RL auszunehmenden Bahnsysteme bei der Aufstellung zukünftiger Frequenznutzungspläne bei der Bearbeitung des Europäischen Frequenzverteilungsplans.

Der Erteilung eines generellen Mandates zur Erstellung eines harmonisierten Normenwerkes für die von der Interoperabilitätsrichtlinie ausgenommenen Bahnsysteme sehen VDV und VDB kritisch. Daher bitten VDV und VDB die Bundesregierung nachdrücklich, im Railway Interoperability and Safety Committee (RISC) dem Vorschlag der DG MOVE nicht zuzustimmen und diese Haltung aktiv gegenüber der EU KOM zu vertreten.

Stufe 3. Erörterung der Lage nach Fertigstellung der Normen

VDV und VDB bitten nachdrücklich, dass die EU-KOM keine weiteren Schritte unternimmt, die zu einer europäischen Regulierung der Bahnsysteme nach Artikel 1 (3) a) bis d) der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG führen.

Eine derartige Ankündigung ist mit den Zielen der Ausnahme gemäß

VDV und VDB unterstützen die Position, einen freiwilligen „Grundanforderungskatalog“ mit technischen Empfehlungen zu erstellen.

VDV und VDB bitten die Bundesregierung nachdrücklich, im RISC dem Vorschlag zur Stufe 2 der DG MOVE keine Zustimmung zu geben und auch intensiv gegenüber der EU KOM diese Haltung zu vertreten.

VDV und VDB bitten EU-KOM nachdrücklich, keine weiteren Maßnahmen zur Harmonisierung vorzunehmen.



Stufe 1 nicht vereinbar und würde das Subsidiaritätsprinzip infrage stellen.

VDV und VDB gehen weiterhin davon aus, dass der gemäß „Minutes of 51st Meeting of RISC“ gefasste Beschluss bestehen bleibt, die erwähnten „Essential requirements specific to Urban Transport“/Fundamental Requirements nicht zum Bestandteil der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG zu machen.

VDV und VDB bitten die Bundesregierung nachdrücklich, im RISC das von der DG MOVE vorgeschlagene Vorgehen gemäß Stufe 3 zurückzuweisen.

Essential/Fundamental Requirements sollen keinen Gesetzescharakter durch Aufnahme in die Interoperabilitätsrichtlinie bekommen.

VDV und VDB bitten die Bundesregierung, im RISC das von der DG MOVE vorgeschlagene Vorgehen gemäß Stufe 3 zurückzuweisen

Köln, Berlin, den 23. Juli 2010