

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und Infrastruktur

zu der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 3. März 2013 – Drucksache 15/3160

Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten; hier: 4. EU-Eisenbahnpaket

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

von der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 3. März 2013 – Drucksache 15/3160 – Kenntnis zu nehmen.

13. 03. 2013

Der Berichterstatter:

Thomas Marwein

Der Vorsitzende:

Rudolf Köberle

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr und Infrastruktur beriet die Mitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 3. März 2013, Drucksache 15/3160, in seiner 15. Sitzung am 13. März 2013.

Ein Abgeordneter der CDU brachte vor, in der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur komme zum Ausdruck, dass es sich bei dem 4. Eisenbahnpaket der Europäischen Kommission um ein Vorhaben von erheblicher landespolitischer Bedeutung handle. Er schlage daher namens der CDU vor, eine öffentliche Anhörung des Ausschusses zu diesem Thema durchzuführen.

Ein Abgeordneter der Grünen äußerte, beim Eisenbahnpaket handle es sich um ein sehr vielschichtiges Vorhaben, das vor allem vergaberechtliche und ordnungspolitische Fragen beinhalte, die vorwiegend zwischen der EU und ihren Mitgliedsstaaten zu regeln seien, wie etwa die Frage der Trennung von Netz und Betrieb. Das

Ausgegeben: 19.03.2013

1

Land hingegen habe sich in diesem Bereich auf andere Aufgaben zu konzentrieren. Er sehe daher keine Notwendigkeit, seitens des Landtags eine Anhörung zu dem EU-Eisenbahnpaket durchzuführen. Er schlage vor, die Mitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Kenntnis zu nehmen und keine Subsidiaritätsbedenken zu erheben.

Der bereits zu Wort gekommene Abgeordnete der CDU hob hervor, die Landesregierung weise in dem Berichtsbogen darauf hin, dass von dem Vorhaben wesentliche Interessen hauptsächlich des Landes und der Region Stuttgart als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, aber auch der Stadt- und Landkreise im übrigen ÖPNV betroffen seien. Dies gebe Anlass dazu, das Vorhaben zum Gegenstand einer Anhörung zu machen und hierzu ein umfassendes Meinungsbild einzuholen.

Ein Abgeordneter der SPD führte aus, über die Trennung von Netz- und Betriebsinhaberschaft möge es unterschiedliche Ansichten geben. Hinzuweisen sei auf die Vereinbarung mit der EU, wonach die Deutsche Bahn dies auch in ihrer Struktur als integrierter Konzern wahrnehmen könne. Hinsichtlich der weiteren Aufarbeitung stelle sich die Frage, welche Position der Minister für Verkehr und Infrastruktur hierzu beziehe.

Bei der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums müsse sichergestellt werden, dass bei einer Öffnung des inländischen Markts für ausländische Bahnbetreiber im Gegenzug auch der Zugang von deutschen Bahnbetreibern auf ausländischen Märkten gewährleistet sei.

Der Ausschussvorsitzende wies darauf hin, das Land stehe vor der großen Aufgabe, Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen auf einem liberalisierten europäischen Markt mit den damit verbundenen Schwierigkeiten bestmöglich auszugestalten. Daher sollte erwogen werden, eine Anhörung des Ausschusses zu dem Thema „Marktbedingungen für den regionalen Schienenverkehr“ durchzuführen. Dies habe jedoch unabhängig von der Beschlussfassung zu der vorliegenden Mitteilung zu geschehen.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur legte dar, das 4. EU-Eisenbahnpaket beinhalte zum Teil auch die Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen, die im Zuge vorheriger Eisenbahnpakete auf den Weg gebracht worden seien. Viele dieser Maßnahmen bestimmten bereits heute das Handeln auf Landesebene.

Mit dem 4. Eisenbahnpaket strebe die EU-Kommission eine weitere Vereinheitlichung des europäischen Eisenbahnrechts an. Ziel sei, dass auf den verschiedenen nationalen Eisenbahnnetzen ein diskriminierungsfreier europäischer Verkehr stattfinden könne. Hierzu werde die EU sicherlich gewisse Konstruktionen aufseiten ehemaliger Staatsunternehmen, die einen diskriminierungsfreien Zugang zu ihrem Netz verhinderten, angreifen.

Die EU-Kommission habe gegenüber der Bundesregierung ein Vertragsverletzungsverfahren angekündigt, weil die Kommission der Auffassung sei, dass die derzeitige Konstruktion der Deutschen Bahn AG als Konzern nicht den EU-Vorgaben entspreche. Manche hätten daraus gefolgert, dass die DB AG zerlegt werden müsse. Mittlerweile gehe aber die Bundesregierung davon aus, dass die DB AG als Konzern erhalten bleiben könne. Allerdings müssten innerhalb des Konzerns verschiedene Veränderungen herbeigeführt werden. Beispielsweise müsse sichergestellt werden, dass keine Quersubventionierung zwischen bestimmten Bereichen der DB AG stattfinde.

Die EU-Verordnung Nummer 1370/2007 beinhalte u. a. die Vorgabe, dass Schienenverkehrsleistungen ausgeschrieben werden müssten und nicht mehr direkt vergeben werden könnten. Dies werde vom Land schon jetzt so praktiziert.

Geplant sei die Einrichtung einer Eisenbahnagentur auf europäischer Ebene. Darüber hinaus halte er für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums auch die Einrichtung einer europaweiten Aufsicht und Kontrolle in diesem Bereich für erforderlich. Zudem sollte ein europaweiter oder möglichst weltweiter Geltungsbereich der Zulassung und Genehmigung von Lokomotiven und Waggons angestrebt werden, wie er im Automobilbereich bereits seit vielen Jahren existiere.

Das größte Problem im Hinblick auf die Gewährleistung eines europaweiten Eisenbahnverkehrs sei, dass die verschiedenen angewandten Systeme nicht interoperabel seien und deswegen vielfach an der jeweiligen Landesgrenze endeten. Dies sei in der seit Jahrzehnten bestehenden Europäischen Union nicht mehr akzeptabel.

Insgesamt weise das 4. EU-Eisenbahnpaket in die richtige Richtung. Die EU-Kommission schreite in Sachen Wettbewerb, Transparenz und Binnenmarkt den nationalen Regierungen immer ein Stück weit voran. Die Tendenz der nationalen Regierungen, als Vertreter der ehemaligen Staatskonzerne in ihrem Land aufzutreten, sei auf europäischer Ebene nicht immer förderlich.

Auf Nachfrage eines Abgeordneten der CDU teilte der Minister für Verkehr und Infrastruktur mit, die EU-Kommission habe moniert, dass vom DB-Konzern erzielte Gewinne im Bereich Infrastruktur sowie im Bereich Regional- und Nahverkehr, die offenkundig durch die Gewährung öffentlicher Fördermittel zustande kämen, der Holding zufließen, über die wiederum Bereiche bezuschusst würden, in denen sich die Bahn in Konkurrenz mit anderen Wettbewerbern befinde. Die EU-Kommission habe angekündigt, dass sie diese Praxis nicht mehr akzeptieren werde. Eine öffentliche Förderung dürfe nur dem damit verfolgten öffentlichen Ansinnen dienen, aber nicht zur Quersubventionierung von Bereichen, in denen sich ein Konzern in Konkurrenz zu anderen Wettbewerbern befinde.

Ohne förmliche Abstimmung verabschiedete der Ausschuss die Beschlussempfehlung an das Plenum, von der Mitteilung Drucksache 15/3160 Kenntnis zu nehmen.

Der Ausschussvorsitzende merkte an, unabhängig von der Beratung über das EU-Vorhaben sollten sich die Sprecher der Arbeitskreise der Fraktionen einmal Gedanken darüber machen, ob das Thema „Wettbewerbsbedingungen im regionalen Schienenverkehr“ im Rahmen einer Ausschussanhörung beleuchtet werden solle.

18. 03. 2013

Thomas Marwein