

- Öffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs ab 2010, sofern der Großteil der Fahrgäste international transportiert wird
- Einheitliches europäisches Passagierrecht, das die Informationspflicht, Haftungsregelungen, Mindestanforderungen an Qualität und Sicherheit, Entschädigungsleistungen bei Verspätungen sowie die Nichtdiskriminierung von Reisenden mit eingeschränkter Mobilität im Fernverkehr regelt
- Europäischer Lokführerschein zur Harmonisierung der Berufsgruppe

Die PSO-Verordnung

Die PSO-Verordnungen (VO (EG) 1370/2007 und VO (EG) 1371/2007) betreffen den gesamten öffentlichen Verkehr (nicht nur Eisenbahn). Sie enthalten insbesondere folgende Maßnahmen:

- Ausschreibungspflicht mit Sonderregeln für alle gemeinwirtschaftlichen Leistungen im öffentlichen Verkehr
- Ausnahme 1 (Art. 5 Abs. 2): Direktvergabemöglichkeit bei Inhouse-Vergabe
- Ausnahme 2 (Art. 5 Abs. 6): Direktvergabemöglichkeit für Eisenbahnverkehrsleistungen mit Auflagen zur Nichtdiskriminierung

De facto bewirken die Verordnungen einen Ausschreibungswettbewerb im Regionalbusbereich, aber lassen für weite Teile des innerstädtischen Verkehrs sowie des Schienenverkehrs die Wahlfreiheit.

Der Recast (Neufassung) des ersten Eisenbahnpakets

umfasst die im Juli 2012 verabschiedete EG-Richtlinie 2012/34/EU, welche bis Anfang 2015 von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist. Zentrale Maßnahmen waren:

- Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums
- Weitere Aufspaltung der integrierten Eisenbahnunternehmen
- Stärkung der Unabhängigkeit der Bahnregulatoren
- Verbesserte Kontrolle für fairen Zugang zu Serviceeinrichtungen
- Genauere Definition der Berechnungsgrundsätze für das Infrastruktur-Benützungsentgelt

5.2 Das vierte Eisenbahnpaket

Obwohl sich das dritte Eisenbahnpaket noch bis 2015 in der Beobachtungsphase befindet, schlägt die Kommission mit dem im Januar 2013 vorgelegten vierten Eisenbahnpaket bereits vor der vollständigen Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten neue Maßnahmen vor. Im vierten Eisenbahnpaket der EK sind die vollständige Liberalisierung des SPV sowie die weitere strukturelle Trennung von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb vorgesehen.

5.2.1 Vorschläge der Europäischen Kommission

Um die Liberalisierung und Vereinheitlichung des europäischen Eisenbahn-Verkehrsmarkts zu forcieren, wurden Gesetzesentwürfe zu folgenden Themen vorgelegt:

- Totale Öffnung des nationalen Personenverkehrs (Open Access³)
- Streichung der Direktvergabemöglichkeit für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenpersonenverkehr über eine Änderung der Verordnung (EG) 1370/2007: Bund, Ländern und Gemeinden wird die Wahlfreiheit genommen
- Weitere vertikale Trennung von Infrastrukturbetreiber und Verkehrsdienstleister
- Stärkung der Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) hinsichtlich Vereinheitlichung der Fahrzeugzulassungen und Harmonisierung der Infrastruktur (Richtlinie über die Interoperabilität) und Vereinheitlichung der Sicherheitsbestimmungen (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)

Die EK strebt ein Verbot der derzeit möglichen Wahlfreiheit der zuständigen Behörde zwischen Direktvergabe und Ausschreibungswettbewerb im Schienenpersonenverkehr an: Alle Verkehre (auch S-Bahn und Regionalverkehre), die mit öffentlichen Mitteln gestützt werden, um Aufgaben der Daseinsvorsorge nachkommen zu können, müssten dann ausgeschrieben werden. Einzig die Inhouse-Vergabe wird weiterhin möglich sein.

5.2.2 Ziele der Europäischen Kommission

Begründet wird die Streichung der Direktvergabe mit zu erwartenden Einsparungen von bis zu 30 Prozent für die ausschreibenden Stellen. Durch die vollkommene Liberalisierung erwartet sich die EK zudem ein Ende der Ungleichheit zwischen jenen Mitgliedstaaten, die ihre Märkte bereits geöffnet haben und jenen, die ihre Märkte weiterhin dem Wettbewerb nicht aussetzen. Neben den ausschreibenden Stellen sind die BahnkundInnen im Fokus der Bemühungen der EK. Durch die Liberalisierung erwartet sich die EK eine Erhöhung der Fahrgastzahl und die Verbesserung der Servicequalität im SPV. Die EK beruft sich hier auf eine aktuelle Eurobarometer-Umfrage, laut der nur 46 Prozent der europäischen PassagierInnen mit dem nationalen und regionalen Bahnverkehr zufrieden sind. Letztlich erwartet sich die EK aufgrund der erhofften Effizienzsteigerung eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors und eine Steigerung der Attraktivität des SPV.

5.3 Ziel des Argumentariums

Die zu klärenden Fragen sind, inwieweit die von der EK prognostizierten Ersparnisse überhaupt realistisch sind und ob nicht vielmehr die Gesamtkosten durch langfristige volkswirtschaftliche Fehlentwicklungen steigen. Diese externen Kosten werden im Angebotspreis von privaten Anbietern nicht widerspiegelt. Zudem ist unklar, ob die Ersparnisse und Verbesserungen überhaupt bei den BahnkundInnen ankommen und nicht durch Shareholder abgeschöpft werden.

³ Als Open Access wird der freie Zugang zur Verkehrsinfrastruktur bezeichnet.