

## **Ergebnisse Forum Privatgüterwagen**

**Bonn, 9. Juni 2005**

Gut 150 Teilnehmer aus Kreisen von Verladern, Spediteuren, Bahnunternehmen, Werkstätten, Vermietgesellschaften, Banken und Versicherungen diskutierten am Forum Privatgüterwagen über die wirtschaftlichen Herausforderungen der Liberalisierung des Eisenbahnsektors und im besonderen der Revision des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts COTIF.

Das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht steht vor der grössten Veränderung seiner Geschichte. Die Nutzung fremder Infrastruktur durch Eisenbahnunternehmen wird erstmals international geregelt. Transport- und Tariffpflicht der Eisenbahnunternehmen werden zugunsten freier Beförderungsverträge zwischen Anbieter und Kunden aufgehoben. Private Güterwagen werden nicht mehr bei Staatsbahnen eingestellt und dadurch zum internationalen Verkehr zugelassen, sondern werden nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften gebaut, zugelassen und in Verkehr gesetzt. Diese Änderungen dokumentieren die seit 1990 schrittweise umgesetzte Liberalisierung der Schiene, welche die hoheitlich agierenden Staatsbahnen zu gewöhnlichen Transportunternehmen in einem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt umbauen will. Diese Liberalisierung führt jedoch zu einer klaren Komplizierung der Rechts- und Vertragsverhältnisse auf der Schiene. Diese benachteiligt den Verkehrsträger Schiene gegenüber der Strasse, und es droht damit, statt einer Verbesserung eine Verschlechterung der Wettbewerbssituation der Schiene durch das neue Beförderungsrecht einzutreten.

Die Verlager machten klar, dass nur unter harmonisierten Rahmenbedingungen eines vereinten Europa echter Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen entstehen könne. Und dieser Wettbewerb ist unverzichtbare Voraussetzung für eine Steigerung der Leistungsfähigkeit und vor allem Qualität des Schienengüterverkehrs gegenüber der Strasse. Unter heutigen Rahmenbedingungen ist nur in wenigen Bereichen Wettbewerb im Entstehen. Die Bahnorganisationen suchen mit allen Mitteln weitere Liberalisierung und vor allem die Qualitätsverordnung der EU zu verhindern, was dem Verkehrsträger Schiene nur schadet. Die Verlager fordern daher die Staaten auf, die Liberalisierung und das Entstehen von Wettbewerben der Staatsbahnen zu fördern.

Die Kritik der Verlager an der Revision des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts COTIF richtet sich gegen eine falsch verstandene Vertragsfreiheit der COTIF. Diese wird derzeit von den oligarchisch organisierten Staatsbahnen dazu missbraucht, europaweit harmonisierte Beförderungsbedingungen zu verhindern. Diese sind jedoch notwendig, um den ohnehin für Verlager überaus komplizierten Bahnverkehr zu vereinfachen und attraktiver zu machen. Vor allem die Verwendung der Bahnwagen der Verlager droht, in eine Vielzahl individuell geregelte Vertragsverhältnisse auszuufern, welche nicht einfach zu bewirtschaften sind und vor allem dazu führen, dass kein vernünftiger Versicherungsschutz für die Wagen eingekauft werden kann. Es ist daher zu wünschen, dass sich die Bahnen und privaten Wagenhalter rasch auf allgemeinverbindliche Verwendungsbedingungen für Wagen einigen, allenfalls unter einer Mediation durch die Kommission oder der OTIF.

Schliesslich fürchten die Verlager, dass trotz Bemühungen um die Interoperabilität des Rollmaterials aufgrund nationaler Zulassungsverfahren und schlimmstenfalls nationaler Sonderbauvorschriften das Rollmaterial letztlich nicht frei in Europa verkehren kann. Hier sind die Verkehrsministerien aufgefordert, im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene von nationalen Einzelgängen abzusehen und die Interoperabilität im Rahmen der EU und der

OTIF bestmöglich zu fördern. Es bleiben den Verladern in der Praxis noch genügend Probleme zu lösen wie die diskriminierungsfreie Arbeit der Wagenmeister, das Ersatzteilmanagement und die europaweite Organisation der Instandhaltung der Wagen, um Bahntransporte sicher und planmässig durchführen zu können.

Die Folgerungen der Verlager wurden grösstenteils bestätigt. Auch die privaten Eisenbahnunternehmen sind auf die freie Einsatzmöglichkeit des privaten Rollmaterials ohne diskriminierende Clubregeln der Staatsbahnen angewiesen. Die Versicherbarkeit der Wagen ist gerade für neue Eisenbahnunternehmen, welche nicht über bereinigte Gründungsbilanzen aufgrund staatlicher Schuldübernahme verfügen, von grosser Tragweite. Einfache und vor allem einmalige Zulassungsverfahren für privates Rollmaterial mit Wirkung für ganz Europa sind ebenso unverzichtbar wie klare und überall anerkannte Bau- und Instandhaltungsvorschriften. Nationale Alleingänge wirkten sich verheerend auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene aus.

Als Fazit wurde dem neuen Beförderungsrecht COTIF und den Interoperabilitätsbestrebungen attestiert, die richtigen Probleme geortet, diese aber noch ungenügend gelöst zu haben. EU, OTIF und die Staaten haben in einem weiteren Schritt sowohl im technisch-betrieblichen als auch im rechtlichen Bereich die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr international zu harmonisieren. Aufgrund solchermaßen harmonisierter Rahmenbedingungen kann sich der für die dringend erwünschte erhöhte Leistungsfähigkeit der Schiene notwendige Wettbewerb etablieren.

Die Vortragsunterlagen sind auf unserer homepage verfügbar.