

Redebeitrag des

Hauptgeschäftsführers des Verbandes der Bahnindustrie in
Deutschland e.V.,

Herrn Michael Clausecker,

zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und
Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages

zum Gesetzentwurf der Bundesregierung

„Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung
eisenbahnrechtlicher Vorschriften“

Es gilt das gesprochene Wort

Berlin, 17.01.2007

Sehr geehrte Herren Abgeordnete!

Wir hatten uns im Mai und November des vergangenen Jahres an Sie gewandt, weil wir große Sorge bei der Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in Deutschland hatten.

Was bereitete uns Sorgen?

Wir hatten befürchtet, dass mit der Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie zusätzliche Sicherheitsbehörden der Länder geschaffen werden, die mit umfangreichen Kompetenzen für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen, Betriebsgenehmigungen und Schienenfahrzeugzulassungen ausgestattet werden. Jedenfalls war das die Beschlusslage der zuständigen Referatsleiter aus den Verkehrsministerien der Länder.

Man muss sich das einmals praktisch vorstellen:

- während wir einerseits an der Integration des europäischen Eisenbahnmarktes durch Liberalisierung und technische Harmonisierung arbeiten,
- während die europäische Union eine zentrale Eisenbahnagentur einrichtet,

leistet sich Deutschland den Luxus 16 regionaler Landeseisenbahnaufsichtsbehörden.

Doch damit nicht genug: Wir mussten auch befürchten, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches mit einem Güterzug vom Duisburger Hafen bis zum Hamburger Hafen fahren will,

- jeweils eine Sicherheitsbescheinigung des Bundes sowie der beiden zuständigen Landesbehörden in Nordrhein-Westfalen und in Hamburg benötigt hätte und
- darüber hinaus bei allen drei Behörden eine Zulassung seiner Fahrzeuge bewirken müsste.

Während also gerade wir Deutschen einerseits an einer Vereinheitlichung des europäischen Eisenbahnmarktes arbeiten, weil wir darin große Wachstumsperspektiven für die Bahnen und

die Bahnindustrie sehen, drohte eine Situation zu entstehen, in der die deutsche förderalistische Kleinstaaterei zu einer unerwarteten Verkomplizierung des gesamten Eisenbahnverkehrs geführt hätte.

Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie unsere Forderung zu verstehen, in Deutschland in Umsetzung der EU-Eisenbahnsicherheitsrichtlinie nur eine einzige zentrale Eisenbahnsicherheitsbehörde einzurichten, die

- sowohl für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
- als auch für die Zulassung und Inbetriebnahmegenehmigungen von Anlagen und Fahrzeugen

zuständig ist.

Der Kompromiss der jetzt auf dem Tisch liegt sieht vor, dass die Länder selbst darüber entscheiden können, ob sie eine eigene Landeseisenbahnaufsicht einrichten. Die Kompetenzen dieser Landeseisenbahnaufsicht einerseits und des Eisenbahnbundesamtes andererseits sind jedoch anders verteilt als das einige Damen und Herren möglicherweise ursprünglich beabsichtigt hatten:

So ist jetzt vorgesehen, dass das Eisenbahnbundesamt Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie die Zulassung und Inbetriebnahmegenehmigung für sämtliche Fahrzeuge aussprechen kann, die auf den Fernverkehrs- und auf den Regionalnetzen im Bundesgebiet verkehren dürfen. Darüber hinaus können jedoch die landeseigenen Eisenbahnaufsichtsbehörden Betriebsgenehmigungen für Verkehrsunternehmen und die Zulassung für Fahrzeuge erteilen, die ausschließlich auf regionalen Netzen dieser Bundesländer verkehren.

Damit ist einerseits die Voraussetzung geschaffen, dass bundesweit und international tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen, ganz gleich ob im Personen- oder Güterverkehr, einfach die notwendigen behördlichen Genehmigungen erhalten, um ihren Verkehr zu betreiben – und zwar sowohl auf den Fernverkehrs- als auch auf den regionalen Netzen. Andererseits ist den Ländern damit die Freiheit gegeben, für ausschließlich landeseigene Verkehre die entsprechenden Genehmigungen zu bewirken. Damit können wir als Industrie ganz gut leben und vor allem die Bundesländer können es sicherlich auch.

Gleichwohl gibt es noch Verbesserungspotential, denn wie so oft liegt der Teufel im Detail.

Wenn nun beispielsweise eines unserer Mitgliedsunternehmen einen Regionalzug im Land Niedersachsen für einen Regionalverkehr des Landes Niedersachsen zulässt, dann ist hierfür die dortige Aufsichtsbehörde zuständig. Wenn das selbe Unternehmen nun weitere Fahrzeuge gleicher Bauart an einen Kunden in einem anderen Bundesland liefert, der ebenfalls nur auf regionalen Netzen verkehren will, so ergibt sich hierfür eine andere Zuständigkeit, nämlich jene der landeseigenen Eisenbahnaufsicht in diesem Bundesland. Und trotz Anwendung gleicher technischer Vorschriften können und entstehen wieder neue Forderungen oder Wünsche bei der Zulassung der Fahrzeuge.

In jedem Fall muss jemand dafür sorgen, dass die Anforderungen aller Bundesländer genau synchron sind – was heute nicht der Fall ist.

Wir würden uns für diesen Fall noch wünschen, dass die Zulassung eines Fahrzeuges in einem Bundesland in jedem Fall von allen anderen Bundesländern als Grundlage für eine eigene Zulassung anerkannt werden muss. Noch besser - dass ein Fahrzeugtyp, unabhängig von der zulassenden Behörde, für seinen gesamten möglichen Einsatzbereich automatisch als zugelassen gilt.

Das ist bei anderen Verkehrsträgern gängige Praxis und übrigens haben wir ersteres auf europäischer Ebene durch unsere Initiative zur Cross Acceptance, zur gegenseitigen Anerkennung der Zulassung von Schienenfahrzeugen in Europa auf den Weg gebracht und zwischen Deutschland und Frankreich schon erreicht.

Und, meine Damen und Herren, wenn so etwas in Europa möglich ist, dann muss es doch auch in Deutschland machbar sein.