

EUROPÄISCHE KOMMISSION
GENERALDIREKTION MOBILITÄT UND VERKEHR

Direktion C – Land
Referat C.3 – Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum
Referatsleiter

Brüssel, 28. Okt. 2016
MOVE/C.3/MW/jt D (2015)

Kjeld A. Larsen
Vorsitzender des Rates für nachhaltigen Verkehr

E-Mail: kjeld.allan.larsen@gmail.com

Förderung für Nachtzüge und Nachtverkehr in Europa

Sehr geehrter Herr Larsen,

Kommissionsmitglied Bulc hat mich gebeten, Ihnen für Ihre E-Mail vom 27. Mai 2016 zu danken und ihr Bedauern über diese späte Antwort zu bekunden.

Die Kommission ist sich der Tatsache bewusst, dass bestimmte europäische internationale Dienste, konkret Nachtzüge, zunehmend abgeschafft werden.

Es obliegt in erster Linie den Eisenbahnunternehmen, aufgrund ihrer jeweiligen unternehmerischen Gegebenheiten zu entscheiden, welche Dienste sie anbieten wollen. Diese Entscheidungen werden vor dem Hintergrund verschiedener Kriterien getroffen, etwa Betriebskosten, Fahrgastnachfrage, Qualität der Leistungen und Wegeentgelte.

Die Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr geben den Mitgliedstaaten ausreichenden Spielraum, um durch die Anpassung der Wegeentgelte Schienenverkehrsdienste, die sie als wichtig erachten, wie etwa Nachtzüge zu fördern. Mit der Einführung des Grundsatzes, dass sich Wegeentgelte nach Grenzkosten (sogenannte „direkte Kosten“) richten müssen, hat die Kommission konkrete Schritte unternommen, um generell niedrige Wegeentgelte zu gewährleisten. Auf direkten Kosten beruhende Entgelte sind von Natur aus niedrig, und 2015 wurden die Methoden zur Berechnung dieser Kosten mittels einer Durchführungsverordnung harmonisiert. Es ist Aufgabe der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie höhere Entgelte (in Form von Zuschlägen) einführen wollen, um bei der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur einen höheren Anteil ihrer Gesamtkosten zu decken. Das ist jedoch nur möglich, wenn die betreffenden Dienste zu einem höheren Preis angeboten werden können.

Im Hinblick auf andere unternehmerische Gegebenheiten ist die Kommission der Auffassung, dass der Wettbewerb die Eisenbahnunternehmen voraussichtlich kundenfreundlicher machen und die Kosteneffektivität und Interoperabilität der Schienenverkehrsdienste verbessern wird. Nach unserer Auffassung wird durch die Maßnahmen des vierten Eisenbahnpakets, die voraussichtlich vor Ende des Jahres

angenommen werden, die Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten generell erhöht sowie die Wirtschaftlichkeit von Nachtzügen verbessert.

Selbst wenn bestimmte Dienste, unter anderem Nachtzüge, aus unternehmerischer Sicht unrentabel bleiben, können die Mitgliedstaaten, wenn sie es als notwendig erachten, Verkehrsdienste als öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben. Das hätte zur Folge, dass der öffentliche Auftraggeber bestimmte Kosten des Betriebs einer gegebenen Verkehrsverbindung übernimmt. Handelt es sich um einen internationalen Dienst, dann können in Zusammenarbeit mit den Behörden im Nachbarland öffentliche Dienstleistungsaufträge für die jeweiligen inländischen Teilstrecken im Rahmen des betreffenden Dienstes vergeben werden.

Wir hoffen, dass die vorstehend beschriebenen Instrumente den Ausbau internationaler Verbindungen wie etwa Nachtzugverbindungen ankurbeln werden.

Wie Sie zu Recht anmerken, ist die Eisenbahn nach wie vor eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel. Unter diesem Aspekt hat die Kommission am 20. Juli 2016 die europäische Strategie für emissionsarme Mobilität und einen zugehörigen Aktionsplan angenommen. In diesem Dokument bringt die Kommission ihre Sorge zum Ausdruck, in mehreren Mitgliedstaaten bestehe „noch immer eine Vielzahl von widersprüchlichen Steueranreizen, die die emissionsarme Mobilität beeinträchtigen“. Diese Regelungen müssen überprüft werden, um positive Anreize für den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge und Energieträger für den Verkehr zu schaffen.

Ich hoffe, dass Ihnen diese Erklärungen weiterhelfen.

Mit freundlichen Grüßen

(gez.) Sian Prout