EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.1.2013
SWD(2013) 11 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlagen zum

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

{COM(2013) 28 final}
{COM(2013) 29 final}
{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 12 final}
{SWD(2013) 13 final}

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlagen zum

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

Federführende Generaldirektion: **MOVE**

1. PROBLEMSTELLUNG

Im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern schneidet der Schienenpersonenverkehr schlecht ab. Dieser liegt seit Mitte der 1990er Jahre in der EU bei nahezu unverändert 6 %, während der Anteil der Personenkraftwagen auf 75 % und der Anteil der Busse und des Luftverkehrs auf jeweils 8 % stiegen. Einige Länder haben ihren inländischen Markt für den Personenverkehr geöffnet, während in anderen Mitgliedstaaten die etablierten Betreiber die Märkte dominieren.

Diese Situation ist vor allem auf zwei Probleme zurückzuführen: Erstens ist EU-weit eine niedrige Qualität der Dienstleistungen im Schienenpersonenverkehr zu beobachten. Nur 46 % der Befragten einer 2012 durchgeführten Eurobarometer-Umfrage sind mit ihrem nationalen und regionalen Eisenbahnsystem zufrieden. Zweitens sind innerhalb des großen Spektrums unterschiedlichster nationaler Modelle in Europa große Diskrepanzen hinsichtlich der operativen Effizienz bei den Eisenbahnunternehmen festzustellen. Trotz massiver Unterstützung der Eisenbahnen haben Eisenbahnunternehmen über Jahre hinweg EU-weit Verluste gemacht und mussten mitunter wiederholt mit Steuergeldern gerettet werden.

Zunehmend wird deutlich, dass diese Probleme auf einen mangelnden Wettbewerbsdruck und EU-weit unterschiedliche Vorschriften für den Marktzugang zurückzuführen sind, die die Konsolidierung des einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraums behindern. In 16 der 25 Mitgliedstaaten mit einem Eisenbahnnetz liegt der Anteil der etablierten Betreiber unverändert bei über 90 %. Unter solchen Voraussetzungen können weder ein Wettbewerb *um* den Markt (mehrere Betreiber konkurrieren um das Exklusivrecht für eine bestimmte Strecke – *öffentlicher Dienstleistungsauftrag (Public Service Contract, PSC)*) noch ein Wettbewerb *auf* dem Markt (mehrere Betreiber bedienen dieselbe Strecke – *offener Zugang*) gewährleistet werden. Auch hat sich seit 1990 die Kluft zwischen den im Hinblick auf die Effizienz leistungsstärksten und leistungsschwächsten Eisenbahnunternehmen der EU noch vergrößert, was unterschiedliche Entwicklungstrends deutlich macht.

Die Ursachen für diese Probleme liegen im fehlenden Wettbewerb um öffentliche Dienstleistungsaufträge, in den Wettbewerbsverzerrungen infolge des beschränkten Zugangs zu den notwendigen Ressourcen (wie Schienenfahrzeuge und integrierte Fahrausweissysteme)

sowie in nationalen Beschränkungen hinsichtlich der Möglichkeiten für die Bereitstellung von Dienstleistungen für den inländischen Schienenpersonenverkehr. Heute unterliegen 42 % des EU-Markts für den inländischen Schienenpersonenverkehr direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen. Außerdem scheint in mindestens neun Mitgliedstaaten der etablierte Betreiber immer noch ein im nationalen Recht verankertes Monopol für den inländischen Schienenpersonenverkehr zu haben.

Diese Probleme und die zu ihrer Bewältigung vorgeschlagenen Maßnahmen werden sich auf eine große Zahl von Akteuren auf dem Eisenbahnmarkt und darüber hinaus auswirken. Sie betreffen vor allem Eisenbahnunternehmen, Fahrgäste und die Eisenbahnindustrie. Grundsätzlich werden diese Maßnahmen auch die Art und Weise beeinflussen, wie Behörden die Finanzierung des Eisenbahnsektors mit öffentlichen Mitteln handhaben.

2. SUBSIDIARITÄT

Gemäß den Artikeln 58, 90 und 100 AEUV gilt für Eisenbahnen das Ziel eines echten Binnenmarkts im Sinne der gemeinsamen EU-Verkehrspolitik.

Maßnahmen der Mitgliedstaaten allein können die Kohärenz des EU-Eisenbahnmarkts nicht gewährleisten und das Problem der abweichenden Auslegung der Rechtsvorschriften lösen, das angesichts des Fortbestehens nationaler Vorschriften und der suboptimalen Funktionsweise der nationalen Stellen ein Hindernis für den Binnenmarkt darstellt. Maßnahmen auf EU-Ebene dienen der Gewährleistung einer konsequenten Umsetzung des EU-Besitzstandes im Eisenbahnsektor und sollten zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraums führen, der nicht durch unnötige verwaltungstechnische Hemmnisse behindert wird. Gleichzeitig wird sorgfältig geprüft, ob bei den Maßnahmen zur Öffnung des Marktes für öffentliche Dienstleistungsaufträge der Subsidiaritätsgrundsatz gewahrt bleibt und die Mitgliedstaaten einen größtmöglichen Spielraum haben.

3. ZIELE

Allgemeines Ziel:

Verbesserung der Qualität der Schienenpersonenverkehrsdienste und Erhöhung ihrer operativen Effizienz im Hinblick auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und der Attraktivität des Eisenbahnsektors im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern sowie den Ausbau des einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraums.

Einzelziele:

1. Intensivierung des Wettbewerbsdrucks auf inländische Eisenbahnmärkte
2. Schaffung einheitlicherer Voraussetzungen für Unternehmen

Operative Ziele:

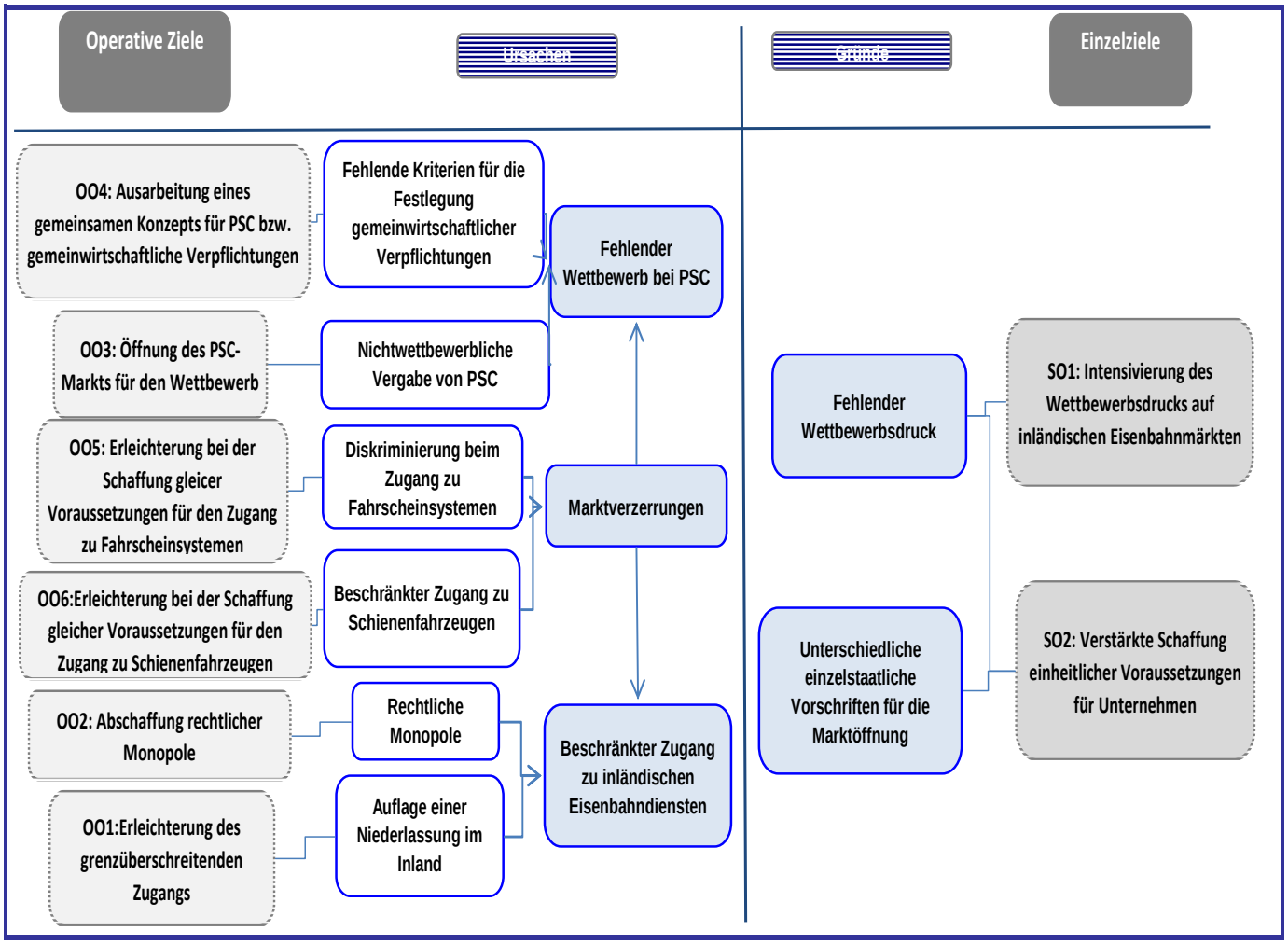
1. Erleichterung des grenzüberschreitenden Zugangs zu inländischen Märkten des Schienenpersonenverkehrs
2. Abschaffung rechtlicher Monopole
3. Öffnung des PSC-Marktes für den Wettbewerb

4. Ausarbeitung eines gemeinsamen Konzepts für die Kontrolle der Definition von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Festlegung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

5. Erleichterung bei der Schaffung gleicher Voraussetzungen für Fahrscheinsysteme

6. Erleichterung bei der Schaffung gleicher Voraussetzungen für den Zugang zu Schienenfahrzeugen

Übersicht über Ursachen und Ziele:



4. STRATEGISCHE OPTIONEN

Nach Konsultation der Akteure und der Problemanalyse lassen sich die Maßnahmen in vier Kategorien entsprechend nachstehender Tabelle zusammenfassen:

Ursachen	Jeweilige Kategorie der Optionen	In Betracht gezogene Optionen	Berücksichtigt?
Beschränkungen für die Bereitstellung inländischer Schienenpersonenverkehrdienste	**A-Optionen: Offener Zugang**	**Option A0:** Basisszenario – keine im EU-Recht vorgesehenen Rechte des offenen Zugangs zum inländischen Eisenbahnmarkt	√
		Option A1: Offener Zugang, der aus Gründen	√

		der Tragfähigkeit von PSC eingeschränkt werden kann	
		Option A2: Offener Zugang beschränkt auf wirtschaftlich rentable Strecken	
		Option A3: Offener Zugang beschränkt auf nicht unter PSC fallende Strecken	√
		Option A4: Uneingeschränkter offener Zugang	
Kein Wettbewerb um PSC	**B-Optionen: Wettbewerbliche Vergabe von PSC**	**Option B0:** Basisszenario – die zuständigen Behörden haben die Wahl zwischen direkter und wettbewerblicher Vergabe	√
		Option B1: Ausschreibung zwingend vorgeschrieben mit Flexibilität, PSC-Umfang unterliegt der Kontrolle einer nationalen Regulierungsstelle	√
		Option B2: Ausschreibung zwingend vorgeschrieben mit Flexibilität, PSC-Umfang unterliegt der Kontrolle der Kommission	
Diskriminierender Zugang zu Fahrscheinsystemen	**T-Optionen: Integration von Fahrscheinsystemen**	**Option T0: Basisszenario** – Umsetzung der Verordnung über Fahrgastrechte und Neufassung des ersten Eisenbahnpakets	√
		Option T1: Freiwillige Integration nationaler Fahrscheinsysteme	√
		Option T2: Obligatorische Integration nationaler Fahrscheinsysteme	√
		Option T3: integriertes EU-Fahrscheinsystem	
Beschränkter Zugang zu Schienenfahrzeugen	**RS-Optionen: Zugang zu Schienenfahrzeugen**	**Option RS0:** Basisszenario - keine besonderen EU-Anforderungen	√
		Option RS1: Obligatorische Gründung von Unternehmen für Schienenfahrzeuge	
		Option RS2: Eigentum an Schienenfahrzeugen liegt zwingend bei den zuständigen Behörden	
		Option RS3: Obligatorischer Verkauf	√

		oder Leasing von Schienenfahrzeugen durch den bisherigen PSC-Begünstigten	
		Option RS4: Verpflichtung der zuständigen Behörde, die finanziellen Risiken zu tragen	√
		Option RS5: Leitlinien für vorbildliche Verfahrensweisen mit Schienenfahrzeugen	

Die Optionen A und B bilden die Kernmaßnahmen der Initiative; je nachdem, wie sie kombiniert werden, beeinflussen sie das Ausmaß der Marktöffnung. Bewertet werden die folgenden Kombinationen von Kernoptionen:

Option 0 (A0, B0) – Basisszenario

Option 1 (A1, B0) – Marktöffnung auf der Grundlage eines ‚breiten offenen Zugangs', keine Maßnahmen bezüglich der wettbewerblichen Vergabe von PSC

Option 2 (A3, B0) – Marktöffnung auf der Grundlage eines ‚beschränkten offenen Zugangs', keine Maßnahmen bezüglich der wettbewerblichen Vergabe von PSC

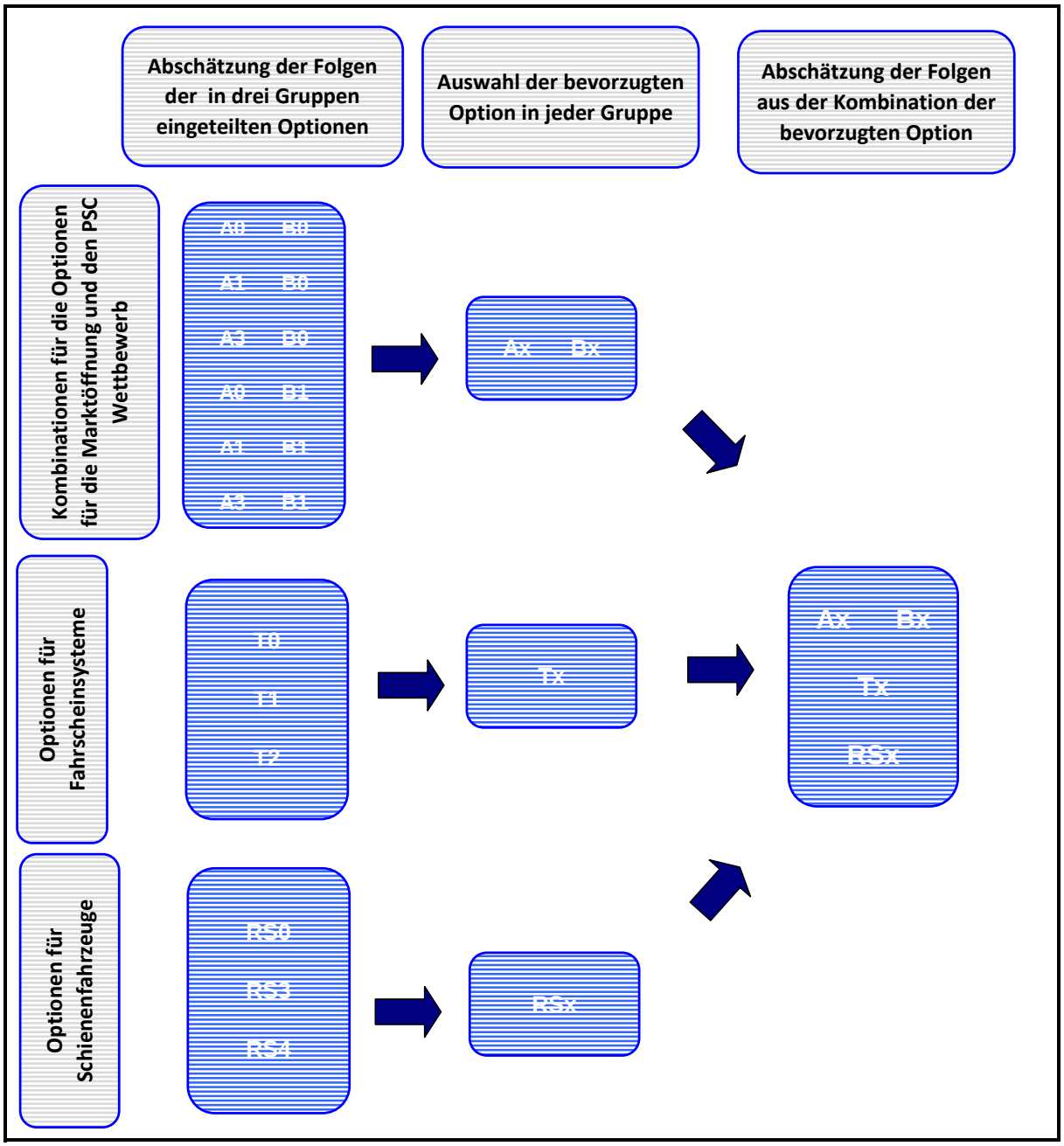
Option 3 (A0, B1) – Marktöffnung ausschließlich auf der Grundlage einer wettbewerblichen Vergabe von PSC

Option 4 (A1, B1) – Marktöffnung auf der Grundlage eines ‚breiten offenen Zugangs' sowie wettbewerblicher Vergabe von PSC

Option 5 (A3, B1) – Marktöffnung auf der Grundlage eines ‚beschränkten offenen Zugangs' sowie wettbewerblicher Vergabe von PSC

Bei den Überlegungen zu den Optionen für die Fahrscheinsysteme und Schienenfahrzeuge kommt es vor allem darauf an, die für eine wirksamere Anwendung der Kernoptionen A und B notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Kernoptionen in Kombination mit den bevorzugten T- und RS-Optionen:



5. FOLGENABSCHÄTZUNG

Wenngleich die EU-Vorschriften die notwendigen Voraussetzungen für einen besser funktionierenden, effektiven und einheitlichen Eisenbahnmarkt bilden, hängen die wirksame Umsetzung und die sich daraus ergebenden Folgen weitestgehend von der Situation in jedem Mitgliedstaat und vom ‚Geist' der Um- und Durchsetzung ab. Daher stützt sich die Abschätzung der Folgen der einzelnen Optionen vorwiegend auf eine qualitative Bewertung und, wo dies möglich ist, auch auf eine Quantifizierung.

In der nachstehenden Tabelle sind die direkten wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen dargestellt, die als möglicherweise besonders relevant für die strategischen Maßnahmen gelten:

Bewertung der direkten wirtschaftlichen und sozialen Folgen

	Option 0 Basis-szenario	Option 1 Nur breiter offener Zugang	Option 2 Nur beschränkter offener Zugang	Option 3 Nur wettbewerb-liche Vergabe	Option 4 Breiter offener Zugang und wettbewerb-liche Vergabe	Option 5 Beschränk-ter offener Zugang und wettbewerb-liche Vergabe
Direkte wirtschaftliche Folgen						
Wettbewerb	0	+/++	+	++	++++	+++
Verkehrsnachfrage	0	+	+	+	++	++
Einnahmen und Kosten der Industrie	0	+	+	++	+++	+++
Öffentliche Finanzierung	0	+	0/+	++	++	+++
Investitionen in die Eisenbahn	0	+	+	+	++	++
Verwaltungskosten für Betreiber	0	0/+	0/+	--	-	--
Verwaltungskosten für öffentliche Stellen	0	0	0	--	-	--
Multinationale Eisenbahnaktivitäten	0	+	+	+++	++++	++++
Kleine und mittlere Unternehmen	0	0/+	0/+	+	+	+
Direkte soziale Folgen						
Fahrscheinpreise	0	+	0/+	0	+	0/+
Dienstleistungs-qualität	0	+	0/+	+	++	++
Beschäftigung – Eisenbahn-unternehmen	0	0	0	-/+	-/+	-/+
Beschäftigung - Eisenbahnsektoren	0	+	+	+	++	++
Arbeitsbedingungen	0	-	-	--	--	--
Eisenbahnsicherheit	0	0	0	0	0	0

Folgen der Fahrscheinsystem-Optionen

Folgen der Fahrscheinsystem-Optionen	T0 Basis-szenario	T1 Freiwillige Integration	T2 Obligato-rische Integration
Wirtschaftliche Folgen			
Wettbewerb und sonstige wettbewerbsabhängige Folgen	0	++	+
Einnahmen und Kosten der Industrie	0	0	-
Verkehrsnachfrage, multinationale Eisenbahnaktivitäten	0	0	0
Verwaltungskosten für öffentliche Stellen	0	0	-
Innovation	0	+	0
Soziale Folgen			
Fahrscheinpreise	0	0/+	0/-
Dienstleistungsqualität	0	+	0/+

Folgen der Optionen für Schienenfahrzeuge

	RS1 Basis-	RS3 Obligatori-	RS4 Risiko für

	szenario	scher Transfer	Vertrags-partei
Wirtschaftliche Folgen			
Wettbewerb und sonstige wettbewerbsabhängige Folgen	0	+	++
Öffentliche Finanzierung	0	-	--
Multinationale Eisenbahnaktivitäten	0	+	+
Eigentumsrechte	0	-	0
Einnahmen und Kosten der Industrie	0	0	+
Innovation	0	0/-	0/-
Soziale Folgen			
Sicherheit	0	0	0

6. VERGLEICH DER OPTIONEN

In der folgenden Tabelle werden die verschiedenen Optionen im Hinblick auf Wirksamkeit, Effizienz und Kohärenz verglichen.

Vergleich der Optionen für die Marktöffnung	Wirksamkeit[1]		Effizienz				Kohärenz				Begründung
	SO1: Intensivierung des Wettbewerbsdrucks auf inländische Eisenbahnmärkte	SO2: Schaffung einheitlicherer Voraussetzungen für Unternehmen	Operative Effizienz Eisenbahnunternehmen	Fahrscheinpreise	Verwaltungsaufwand für Betreiber	Verwaltungsaufwand für öffentliche Stellen	Arbeits- und Beschäftigungs-bedingungen (Eisenbahn)	Beschäftigung – (Eisenbahnsektoren)	Soziale Inklusion, Auswirkungen auf Kunden	Ökologische Nachhaltigkeit	
Option 0 Basisszenario	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Keine neuen Bieter bei wettbewerblichen Vergaben und keine Verbesserungen bei der Effizienz öffentlicher Ausgaben für die Eisenbahn. Fortbestand der Unterschiede in den Marktstrukturen der Mitgliedstaaten.
Option 1 Nur breiter offener Zugang	+/++	+	+	+	0/+	0	0	+	+	0/+	Positive Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnmarktes. Allerdings dürften die Maßnahmen zu keiner größeren Umstrukturierung des Eisenbahnsektors führen und Effizienz und Verwaltungsaufwand nur geringfügig verbessern.
Option 2 Beschränkter offener Zugang	+	+	+	0/+	0/+	0	0	+	+	0/+	Auswirkungen ähnlich wie bei Option 1, doch noch beschränkter. PSC werden weiterhin vor Wettbewerb mit Betreibern mit offenem Zugang geschützt, so dass keine Einsparungen der öffentlichen Hand angenommen werden.
Option 3 Nur wettbewerbliche Vergabe	++	+++	++	0	--	--	-/+	+	++	+	Die Option bezieht sich nur auf den Einsatz von PSC und verbessert damit nur teilweise die Zugangsrechte. Wettbewerbliche Vergaben dürften

[1] Die Wirksamkeit misst sich an den nachstehenden Kategorien wirtschaftlicher Folgen: Wettbewerb, Nutzung öffentlicher Mittel, Nachfrage nach Schienenpersonenverkehrsdiensten, Anteil der Schiene an allen Verkehrsträgern und Entwicklung multinationaler Eisenbahnaktivitäten.

Vergleich der Optionen für die Marktöffnung	Wirksamkeit[1]		Effizienz				Kohärenz				Begründung
	SO1: Intensivierung des Wettbewerbsdrucks auf inländische Eisenbahnmärkte	SO2: Schaffung einheitlicherer Voraussetzungen für Unternehmen	Operative Effizienz Eisenbahnunternehmen	Fahrscheinpreise	Verwaltungsaufwand für Betreiber	Verwaltungsaufwand für öffentliche Stellen	Arbeits- und Beschäftigungs-bedingungen (Eisenbahn)	Beschäftigung – (Eisenbahnsektoren)	Soziale Inklusion, Auswirkungen auf Kunden	Ökologische Nachhaltigkeit	
											die Effizienz verbessern, was sich insbesondere bei den etablierten Betreibern bemerkbar macht. Die Fahrscheinpreise werden unverändert bleiben, während der Verwaltungsaufwand möglicherweise zunimmt. Soziale Inklusion und ökologische Tragfähigkeit stehen im Zusammenhang mit der erwarteten leichten Verbesserung bei der Bereitstellung von Eisenbahndienstleistungen.
Option 4 Breiter offener Zugang und wettbewerbliche Vergabe	++++	++++	+++	+	-	-	-/+	++	++	+/++	Die ehrgeizigste Option, die sich sowohl auf die PSC als auch auf den offenen Zugang bezieht, und die wirksamste im Hinblick auf die Einzelziele. Sie fördert die Vermeidung von Monopolgewinnen der etablierten Betreiber und schafft neue Möglichkeiten für Marktneulinge. Zusätzliche Dienstleistungen könnten sich aus Reinvestitionen der Einsparungen im Eisenbahnsektor ergeben. Die Einnahmeentwicklung der Unternehmen ist beschäftigungswirksam.
Option 5 Beschränkter offener Zugang und wettbewerbliche Vergabe	+++	++++	++/+++	0/+	--	--	-/+	++	++	+/++	Option 5 ist ähnlich wie Option 4, erlaubt jedoch einen Wettbewerb zwischen dem offenen Zugang und PSC. Die Einsparungen bei den öffentlichen Mitteln und die operative Effizienz dürften geringer ausfallen. Die Auswirkungen auf die Beschäftigung entsprechen im Großen und Ganzen denen der Option 3.

Vergleich der Optionen für die Fahrschein-systeme	Wirksamkeit		Effizienz			Kohärenz	Begründung
	SO1: Intensivierung des Wettbewerbsdrucks auf inländische Eisenbahnmärkte	SO2: Schaffung einheitlicherer Voraussetzungen für Unternehmen	Operative Effizienz Eisenbahnunternehmen	Fahrscheinpreise	Verwaltungsaufwand für öffentliche Stellen	Dienstleistungsqualität	
T0 Basisszenario:	0	0	0	0	0	0	Die Umsetzung der Verordnung über Fahrgastrechte und die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets beinhalten nur geringfügige Verbesserungen.
T1 Freiwillige Integration	++	0	+	0/+	0	+/-	T1 brächte eine geringere Harmonisierung der Konzepte, würde jedoch mehr Raum für Wettbewerb lassen. Freiwilligkeit würde zu einem Fortbestand des fragmentierten Marktes führen und einen nahtlosen Verkehr behindern.
T2 Obligatorische Integration	+	0	0	0/-	-	0/+	Obligatorische Fahrscheinsysteme würden für einen ‚nahtlosen' Verkehr sorgen, können jedoch die Margen für den Preiswettbewerb verringern. Sie könnten die Betreiber bei offenem Zugang daran hindern, ihre eigenen Unternehmensstrategien zu entwickeln. Obligatorische Systeme könnten zu unverhältnismäßig hohen Kosten führen.

Vergleich der Optionen für Schienen-fahrzeuge	Wirksamkeit		Effizienz		Kohärenz			Begründung
	SO1: Intensivierung des Wettbewerbsdrucks auf inländische Eisenbahnmärkte	SO2: Schaffung einheitlicherer Voraussetzungen für Unternehmen	Operative Effizienz Eisenbahnunternehmen	Öffentliche Mittel	Sicherheit	Eigentumsrechte	Innovation	
RS0 Basisszenario:	0	0	0	0	0	0	0	Der Zugang zu Schienenfahrzeugen ist in vielen Ländern nach wie vor ein großes Hemmnis für den Wettbewerb.
RS3 Obligatorischer Transfer	+	+	0/-	-	0	-	0/-	Sowohl RS3 als auch RS4 sorgen für gleiche Voraussetzungen hinsichtlich des Zugangs zu Schienenfahrzeugen, so dass die Zahl potenzieller Bieter steigt und die Bedingungen für Unternehmen harmonisiert werden. Die Effizienz der öffentlichen Mittel dürfte sich verbessern. Die Option RS3 führt zu höheren Kosten für die Betreiber und beinhaltet die Enteignung von Schienenfahrzeugen von etablierten Betreibern, was möglicherweise zu Konflikten führen kann.
RS4 Risiko für Vertrags-partei	++	+	0/-	--	0	0	0/-	Diese Option erleichtert den Zugang zu den Schienenfahrzeugen wirksamer als RS3, da die finanziellen Risiken den Druck auf die öffentliche Hand erhöhen. Zur Verringerung der Kosten könnten die Vertragsparteien eher alte Schienenfahrzeuge einsetzen, was Innovationen behindert.

Fazit

Die Auswertung zeigt, dass folgende Optionen die besten Ergebnisse erzielen:

- **Option 4** Marktöffnung auf der Grundlage eines ‚breiten offenen Zugangs' sowie wettbewerblicher Vergabe von PSC
- **T1** Freiwillige Integration nationaler Fahrscheinsysteme
- **RS3** Obligatorischer Transfer von Schienenfahrzeugen oder **RS4** Verpflichtung der zuständigen Stelle, die finanziellen Risiken im Zusammenhang mit den Schienenfahrzeugen zu übernehmen.

Wie bereits erläutert, ist die Abschätzung der Folgen einiger Optionen mit gewissen Unsicherheiten behaftet, da sie mitunter auf relativ neuen Daten (z. B. Wettbewerb *auf* dem Markt) oder unklaren Daten (Daten werden nur von bestimmten Akteuren bereitgestellt) beruhen. Die Entscheidung, mit der vorstehenden Kombination fortzufahren, ist daher rein politisch motiviert.

Abschätzung der Folgen des bevorzugten strategischen Szenarios

Die potenziellen Auswirkungen des bevorzugten strategischen Szenarios ließen sich anhand einer durch Sensibilitätstests unterstützten Analyse einschätzen. Ferner ist die institutionelle Trennung und Koordinierung des Infrastrukturmanagements, wie sie von einer anderen Initiative des 4. Eisenbahnpakets vorgeschlagen wird, eine wichtige Voraussetzung für die Ausschöpfung des vollen Nutzens aus der Marktöffnung und die Erzielung bedeutender Synergien:

Folgen der Strategien für die Marktöffnung und das Infrastrukturmanagement

Alle Veränderungen sind Schätzungen zu Anschauungszwecken	**Finanzieller Nutzen (abgezinst in Mrd. EUR)**	**Anstieg der Fahrgast-kilometer (Mrd.)**
Szenario 1 – Schwerpunkt Einsparungen		
Ausschließlich vertikale Trennung	6.6	0.8
Ausschließlich Marktöffnung	29.4	2.0
Kombination von Marktöffnung und vertikaler Trennung	43.4	3.8
Szenario 2 – Reinvestitionen (50 % der Einsparungen werden in die Eisenbahn reinvestiert)		
Ausschließlich vertikale Trennung	4.4	1.1
Ausschließlich Marktöffnung	21.0	8.4
Kombination von Marktöffnung und vertikaler Trennung	33.8	16.4

Während beim Szenario 1 der finanzielle Nutzen im Vordergrund steht (vor allem durch Einsparungen der öffentlichen Hand), ließen sich mit Szenario 2 16 Mrd. zusätzliche Fahrgastkilometer erzielen (Anstieg von 6 % bei den Fahrgastkilometern über die Entwicklungen des Basisszenarios hinaus).

7. MONITORING UND EVALUIERUNG

Die Kommission wird die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Rechtsvorschrift anhand von Indikatoren überwachen und bewerten, die überwiegend denen im Anzeiger für staatliche Beihilfen der Verordnung 1370/2007 und des Rail Market Monitoring Systems[2] entsprechen.

Einzelziel	Indikator
SO1: Intensivierung des Wettbewerbsdrucks auf inländische Eisenbahnmärkte	• Marktanteil von neuen Unternehmen* (in Bezug auf die operativen Ziele 001 und 003) • Unter PSC fallende Eisenbahndienste (in Bezug auf 003 und 004) • Nutzung von Zugangsrechten* (in Bezug auf 001, 002, 003) • Hindernisse für einen wirksameren Eisenbahnmarkt (in Bezug auf alle operativen Ziele) • Lizenzvergabe* (in Bezug auf 001, 002)
SO2: Schaffung einheitlicherer Voraussetzungen für Unternehmen	• Unter PSC fallende Eisenbahndienste • Nutzung von Zugangsrechten* • Hindernisse für einen wirksameren Eisenbahnmarkt*
Sonstige Parameter	
Arbeitsbedingungen	• Beschäftigungsdynamik* (z. B. Zu- oder Abnahme von Arbeitsplätzen) • Soziale Bedingungen*

* Siehe Artikel 15 der Neufassung des ersten Eisenbahnpakets.

Fünf Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist der Legislativvorschläge wird die Kommission bewerten, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht wurden.

[2] In seiner durch die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets geltenden Fassung.