EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.1.2013
SWD(2013) 13 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

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) 29 final}
{SWD(2013) 12 final}

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

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

Ziel des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, der im Weißbuch zur Verkehrspolitik des Jahres 2011 beschrieben wurde, ist ein Eisenbahnbinnenmarkt, in dem die europäischen Eisenbahnunternehmen Dienste ohne unnötige technische und administrative Hindernisse anbieten können. Trotz der vorhandenen Rechtsvorschriften bestehen jedoch noch Probleme hinsichtlich Wettbewerb und Effizienz.

Die Eisenbahninfrastruktur ist Rückgrat und Motor des Binnenmarkts, stellt aber aufgrund der hohen Kosten auch ein natürliches Monopol dar. Angesichts des zunehmenden Drucks auf die öffentlichen Finanzen ist eine größere Effizienz für eine optimale Verwaltung der Infrastruktur und ihre Nutzung durch verschiedene Eisenbahnunternehmen wichtiger denn je. Im Interesse eines nachhaltigen Wachstums ist es zudem erforderlich, die Markteintrittsbarrieren im Eisenbahnsektor abzubauen.

Ein Weg zur Unterstützung eines solchen nachhaltigen Wachstums ist eine Stärkung des Binnenmarkts durch eine bessere Verwaltung des Infrastrukturbetriebs; so sollte insbesondere gewährleistet werden, dass der Infrastrukturbetreiber a) kohärente Funktionen wahrnimmt, sich in grenzübergreifenden Fragen mit den anderen Infrastrukturbetreibern in der EU abstimmt und die Anforderungen der Eisenbahnunternehmen berücksichtigt („Effizienzaspekte“) und b) einen effektiven, diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur („Zugangsaspekte“) bietet.

Zum einen ergeben sich Effizienzprobleme, da in der derzeitigen Verwaltungsstruktur keine ausreichenden Anreize und Mittel für Infrastrukturbetreiber (IB) bestehen, um den Anforderungen des Verkehrsdienstleistungsmarkts gerecht zu werden und zur Optimierung der Leistung des Sektors insgesamt beizutragen. Zwar werden die Infrastrukturbetreiber in der Neufassung des ersten Eisenbahnpakets dazu verpflichtet, Nutzer zu konsultieren und leistungsbezogene Regelungen und Ziele einzuführen, doch ein strukturierter und kontinuierlicher Dialog mit den Nutzern ist dadurch nicht sichergestellt. Die Aufteilung verschiedener Funktionen des Infrastrukturbetriebs zwischen verschiedenen Marktteilnehmern kann zudem Ineffizienzen im Infrastrukturbetrieb und erhöhte Koordinierungskosten zur Folge haben. Eine weitere wichtige Bedingung für die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist eine verbesserte grenzübergreifende Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber.

Zum anderen führen Interessenkonflikte in vertikal integrierten Eisenbahnholdings naturgemäß zu protektionistischen Praktiken der etablierten Unternehmen, die allen anderen

Unternehmen den Wettbewerb im Bereich der Schienenverkehrsdienste erschweren und somit „Zugangsprobleme“ nach sich ziehen. Die Erfahrungen der letzten zehn Jahre haben gezeigt, dass die Anwendung der bestehenden Vorschriften über die Trennung nicht ausreicht, um Interessenkonflikte und diskriminierende Praktiken hinsichtlich des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur und der dazugehörigen Dienstleistungen vollständig zu vermeiden. Zudem hat sich der bestehende Rechtsrahmen als unzureichend erwiesen, um eine Quersubventionierung zwischen Infrastrukturbetreibern und etablierten Unternehmen zu erkennen und zu verhindern. Auch verstärkte Befugnisse der Regulierungsbehörden im Rahmen der Neufassung können das Problem nicht lösen, da es sich dabei um ein inhärentes Risiko der bestehenden Struktur handelt.

Die vorstehend beschriebenen Probleme und entsprechenden Lösungsvorschläge betreffen eine Vielzahl von Akteuren des Schienenverkehrsmarkts, darunter nationale Behörden, Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen und indirekt auch Fahrgäste und die Nutzer von Schienengüterverkehrsdiensten.

2. SUBSIDIARITÄT

Gemäß den Artikeln 58, 90 und 100 AEUV besteht auch für die Eisenbahnen das Ziel eines echten Binnenmarkts im Rahmen einer gemeinsamen EU-Verkehrspolitik.

Maßnahmen der Mitgliedstaaten allein können die Kohärenz des EU-Eisenbahnmarkts nicht gewährleisten und der unterschiedlichen Auslegung der Vorschriften nicht entgegenwirken, da gerade die bestehenden nationalen Vorschriften und eine verbesserungsfähige Arbeitsweise nationaler Einrichtungen die Vollendung des Binnenmarktes behindern und somit den Kern des Problems darstellen. Mit Maßnahmen auf EU-Ebene soll eine einheitliche Umsetzung der EU-Eisenbahnvorschriften gewährleistet werden, damit sich ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum ohne unnötige administrative und technische Hindernisse entwickelt.

3. ZIELE

Allgemeines Ziel: Weitere Verbesserung der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur, um die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors gegenüber anderen Verkehrsträgern zu verbessern und den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum weiter auszubauen.

Einzelziele:

Effizienzaspekte:

1. Verbesserung der Möglichkeiten des Infrastrukturbetreibers, die Infrastruktur im Interesse der Nutzer effizient zu verwalten

Zugangsaspekte:

2. Beseitigung von Interessenkonflikten und Wettbewerbsverzerrungen beim Infrastrukturzugang

Operative Ziele:

Effizienzaspekte:

1. Sicherstellung einer besseren Koordinierung/Abstimmung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen

2. Gewährleistung eines einheitlichen Ansatzes bei der Ausübung der verschiedenen Funktionen des Infrastrukturbetreibers

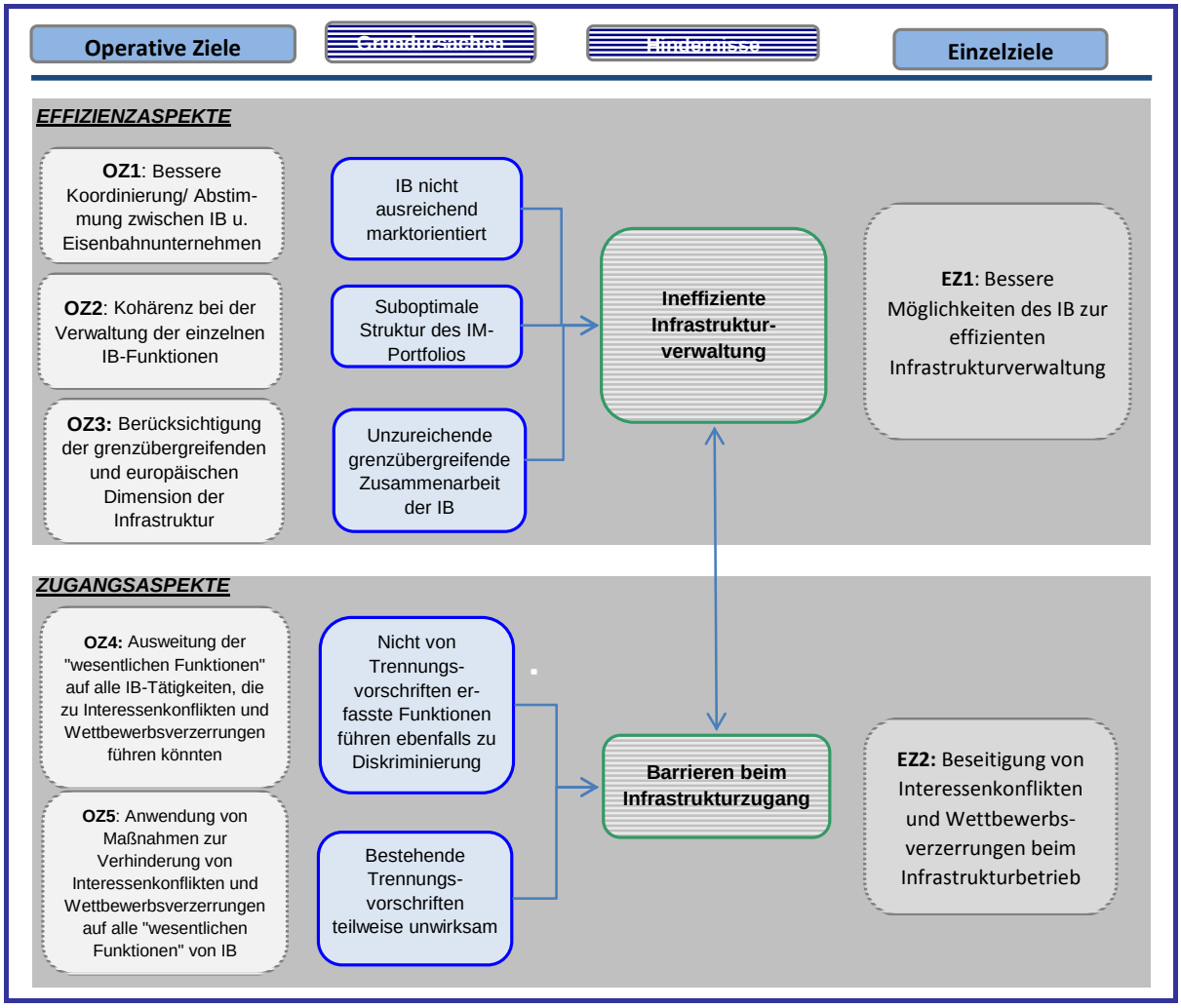
3. Angemessene Berücksichtigung der grenzübergreifenden und europaweiten Dimension der Eisenbahninfrastruktur

Zugangsaspekte:

1. Ausweitung des Anwendungsbereichs der „wesentlichen Funktionen“ auf alle Tätigkeiten von Infrastrukturbetreibern, die eine Quelle von Interessenkonflikten und Wettbewerbsverzerrungen sein könnten

2. Anwendung geeigneter Sicherheitsmaßnahmen zur Vermeidung von Interessenkonflikten und Wettbewerbsverzerrungen bei allen „wesentlichen Funktionen“ von Infrastrukturbetreibern

Abbildung 1 – Probleme, Grundursachen und Ziele



4. STRATEGISCHE OPTIONEN

Um eine optimale Verwaltungsstruktur zu erarbeiten, wurden bei der Behandlung der beiden wesentlichen Herausforderungen – der Verbesserung der Effizienz und der Sicherstellung eines gleichberechtigten Zugangs – fünf Gruppen von Optionen geprüft, die jeweils Maßnahmen zur Behebung unterschiedlicher Problembestandteile umfassen, nämlich

Marktkoordinierung, kohärente Ausübung der Funktionen, grenzübergreifende Schnittstellen, Interessenkonflikte und gleichberechtigter Zugang. In jeder Gruppe wurden neben dem Basisszenario zwei bis vier weitere Optionen entwickelt. Durch Kombinationen aller dieser Optionen würden sich theoretisch 576 Szenarien ergeben. Um die Komplexität zu verringern, wurde für jede Maßnahmengruppe eine Vorauswahl getroffen, die auf den Ansichten der beteiligten Akteure, den Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit, der Wirksamkeit im Hinblick auf die strategischen Ziele und der allgemeinen Durchführbarkeit beruhte. Die nachstehende Tabelle zeigt die 11 der 19 Optionen, die einschließlich der 5 Basisszenarien beibehalten wurden.

Problem-bestandteil	Kategorie von Optionen	In Betracht gezogene Optionen	Bei-behalten
Unzurei-chende Marktorien-tierung der Infrastruktur-betreiber	**Optionen C:** Koordinierung zwischen Infrastruktur-betreiber und Eisenbahn-unternehmen	**Option C0:** Basisszenario – in der Neufassung vorgesehene Verbesserungen	√
		Option C1: Beteiligung der Eisenbahnunternehmen an der Leitung der Infrastrukturbetreiber	
		Option C2: Koordinierungsstellen Infrastrukturbetreiber – Eisenbahnunternehmen	√
		Option C3: Abstimmung mit Hilfe neuer finanzieller Anreize	
Inkohärente Ausübung der Funktionen des Infrastruktur-betreibers	**Optionen F:** Kohärente Ausübung zentraler Funktionen	**Option F0:** Basisszenario – Klärung des Inhalts bestehender wesentlicher Funktionen durch den EuGH	√
		Option F1: Neuer Koordinierungsmechanismus zwischen den verschiedenen Einrichtungen, die IB-Funktionen wahrnehmen	
		Option F2: Bündelung der IB-Funktionen (Infrastrukturbetreiber ist für alle IB-Funktionen verantwortlich)	√
Unzureichen-de grenzüber-greifende Zusammen-arbeit zwischen Infrastruktur-betreibern	**Optionen CB:** Grenzüber-greifendes IB-Management	**Option CB0: Basisszenario –** Durchführung vorhandener EU-Vorschriften (Neufassung, Regulierung der Güterverkehrskorridore etc.)	√
		Option CB1: Einrichtung eines EU-Netzwerks von IB	√
		Option CB2: Schaffung einer EU-Struktur zur Integration der nationalen Infrastrukturbetreiber	
Gewähr-leistung eines gleichberech-tigten Zugangs zu allen zentralen	**Optionen SF:** Funktionen, für die Trennungs-vorschriften gelten	**SF0:** Basisszenario **–** Trennungsvorschriften nur für die Trassenzuweisung und die Erhebung von Streckenzugangsentgelten	√
		Option SF1: Trennungsvorschriften für die derzeitigen wesentlichen Funktionen und das Verkehrsmanagement	

Funktionen		**Option SF2:** Trennungsvorschriften für die derzeitigen wesentlichen Funktionen und das Verkehrsmanagement sowie die Instandhaltung	
		Option SF3: Trennung in Bezug auf alle IB-Funktionen	√
Interessen-konflikte bei der Ausübung von IB-Funktionen	**Optionen S:** Art der Trennung der Infrastruktur-betreiber von den Eisenbahn-unternehmen	**Option S0:** Basisszenario – bestehende Trennungsvorschriften für wesentliche Funktionen werden durch das anstehende EuGH-Urteil geklärt	√
		Option S1: Zusätzliche Zuständigkeiten der Regulierungsstellen	
		Option S2: Klärung der konkreten Bedeutung der bestehenden Trennungsvorschriften im EU-Recht	√
		Option S3: Institutionelle Trennung	√
		Option S4: Compliance-Beauftragter in integrierten Strukturen	

Nach der Vorauswahl blieben nur folgende Szenarien und Optionen übrig:

Kategorie von Optionen	Basisszenario	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Koordinierung zwischen IB und Eisenbahnunter-nehmen	**Option C0:** In der Neufassung vorgesehene Verbesserungen	**Option C2:** Koordinierungs-stellen	**Option C2:** Koordinierungsstellen	**Option C2:** Koordinierungs-stellen
Einheitliche Ausübung zentraler Funktionen	**Option F0:** Klärung bestehender wesentlicher Funktionen durch den EuGH, aber weiterhin begrenzter Anwendungsbereich	**Option F2:** Bündelung der IB-Funktionen	**Option F2:** Bündelung der IB-Funktionen	**Option F2:** Bündelung der IB-Funktionen
Grenzüber-greifendes IB-Management	**Option SC0:** Durchführung vorhandener EU-Vorschriften (Neufassung, Regulierung der Güterverkehrskorridore etc.)	**Option CB1:** Einrichtung eines EU-Netzwerks von Infrastruktur-betreibern	**Option CB1:** Einrichtung eines EU-Netzwerks von Infrastruktur-betreibern	**Option CB1:** Einrichtung eines EU-Netzwerks von Infrastruktur-betreibern
Funktionen, für die Trennungs-vorschriften gelten	**Option SF0:** Trennung nur in Bezug auf die Trassenzuweisung und die Erhebung von Streckenzugangs-	**Option SF3:** Trennung in Bezug auf alle IB-Funktionen	**Option SF3:** Trennung in Bezug auf alle IB-Funktionen	**Option SF3:** Trennung in Bezug auf alle IB-Funktionen

	entgelten			
Art der Trennung	**Option S0:** Bestehende Trennungsvorschriften	**Option S0:** Bestehende Trennungs-vorschriften	**Option S2:** Klärung der konkreten Bedeutung der bestehenden Trennungsvorschriften im EU-Recht	**Option S3:** Institutionelle Trennung

5. FOLGENABSCHÄTZUNG

Die Abschätzung bezog sich auf die wesentlichen wirtschaftlichen Folgen der Szenarien, die sich aus den Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor ergeben. Der Bericht konzentriert sich auf die direkten Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor unter Berücksichtigung der Durchsetzungs-, Transaktions- und Regulierungskosten sowie der Kosten diskriminierender Praktiken und der Quersubventionierung, aber auch auf die Folgen für die Effizienz der Infrastrukturnutzung (einschließlich der Kosten einer mangelhaften Abstimmung). Zudem werden die mittelbaren Folgen der Initiative, etwa für den Wettbewerb, die Wirtschaftstätigkeit, die Investitionen, die Dienstqualität und die Sicherheit, sowie die Folgen für kleine und mittlere Unternehmen dargestellt, und auch die breiteren indirekten Auswirkungen auf das Verkehrssystem und die Wirtschaft in Europa werden betrachtet. Die Analyse beruht vor allem auf einer qualitativen Bewertung der strategischen Optionen und wird im Rahmen des Möglichen durch quantitative Elemente unterstützt.

Daneben wurden auch Umweltauswirkungen (z.B. auf das Klima, die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung) sowie die gesellschaftlichen Auswirkungen berücksichtigt, etwa auf die Beschäftigung sowie die Sicherheit und Arbeitsbedingungen, einschließlich Löhnen und Gehältern.

Bewertung der direkten Folgen

Folgen im Vergleich zum Basisszenario	**Szenario 1 (nur Effizienzmaßnahmen)**	**Szenario 2 (Effizienzmaßnahmen und Durchsetzung der Trennung)**	**Szenario 3 (Effizienzmaßnahmen und institutionelle Trennung)**
Durchsetzungskosten (einmalig)	**0/–**	**– –** Mögliche Kosten in einer Größenordnung von 0,17 Mrd. EUR	**–** Mögliche Kosten in einer Größenordnung von 0,24 Mrd. EUR
	Begrenzte Kosten im Zusammenhang mit der Einrichtung von Koordinierungsstellen in vielen Mitgliedstaaten und der Bündelung der IB-Funktionen in einigen Mitgliedstaaten.	Kosten der internen Reorganisation zur Einrichtung „chinesischer Mauern". Folgen für Mitgliedstaaten, in denen integrierte Strukturen oder Holdingstrukturen bestehen.	~0,9 % der jährlichen Betriebskosten. Folgen für Mitgliedstaaten, in denen integrierte Strukturen oder Holdingstrukturen bestehen.
Transaktionskosten	**+**	**–** Mögliche Kosten in einer Größenordnung zwischen 0,05 Mrd. EUR und 0,16 Mrd. EUR pro Jahr	**– –** Mögliche Kosten in einer Größenordnung zwischen 0,05 Mrd. EUR und 0,16 Mrd. EUR pro Jahr
	Einige Verbesserungen durch die bessere Koordinierung. Folgen für alle Mitgliedstaaten.	Mindestens 0,15 % der Betriebskosten. Folgen für Mitgliedstaaten, in denen integrierte Strukturen oder Holdingstrukturen bestehen.	~0,3% der Betriebskosten. Folgen für Mitgliedstaaten, in denen integrierte Strukturen oder Holdingstrukturen bestehen.
Regulierungskosten	**0**	**0**	**+**
	Die Kosten der regulatorischen Durchsetzung dürften im Szenario 1 nicht wesentlich unter den Kosten des Basisszenarios liegen.	Die Kosten der regulatorischen Durchsetzung dürften im Szenario 2 nicht wesentlich unter den Kosten des Basisszenarios liegen.	Die Regulierungskosten pro Zugkilometer könnten infolge der institutionellen Trennung um bis zu 75 % sinken. Folgen für Mitgliedstaaten, in denen integrierte Strukturen oder Holdingstrukturen bestehen.
Sonstige Kosten und Vorteile im Zusammenhang mit:			
Diskriminierung	**0**	**0/+**	**++**
	Keine Auswirkungen.	Der Umfang der Aufsichtstätigkeiten der Regulierungsstellen wird erweitert, diese bleiben jedoch im Wesentlichen auf Reaktionen beschränkt, so dass diskriminierungsbedingte Opportunitätskosten nur teilweise entfallen.	Durch die vollständige institutionelle Trennung würden Diskriminierungs-möglichkeiten und -anreize beseitigt.

Quersubventionierung	0	0/+	++
	Keine Auswirkungen.	Transparenzprobleme und Risiken einer Quersubventionierung sind Merkmale der integrierten Strukturen und Holdingstrukturen, selbst wenn Vorschriften zur getrennten Buchführung gelten.	Durch die vollständige institutionelle Trennung würde die erforderliche Transparenz geschaffen und die Möglichkeit zur Quersubventionierung beseitigt.
Effizienz	**+**	**+**	**++**
	Ein zunehmender Wettbewerbsdruck und eine größere Spezialisierung der Marktteilnehmer haben zusätzliche positive Auswirkungen auf ihre Produktivität und Effizienz. Wie in Anhang V näher erläutert, besteht im Falle einer Trennung zwischen IB und einem marktbeherrschenden Eisenbahnunternehmen gleichzeitig das Risiko des Verlusts von Synergien und Diversifikationsvorteilen. Dies ist jedoch Voraussetzung für gleiche Wettbewerbsbedingungen aller Betreiber. Diese Risiken werden durch die verbesserte Koordinierung zwischen IB und den Infrastrukturnutzern sowie durch die vollständige Umsetzung der in der Neufassung vorgesehenen finanziellen Anreize abgemildert (Differenzierung der Entgelte, Anreiz- und Leistungsregelungen). Durch diese Maßnahmen wird eine angemessene Abstimmung der Strategien und Investitionen gewährleistet, wodurch sich die Effizienz langfristig erhöht.		

Bewertung der unmittelbaren und indirekten Folgen

Auswirkungen im Vergleich zum Basisszenario	Option 1	Option 2	Option 3
Wirtschaftliche Folgen			
- Folgen für Eisenbahnunternehmen			
Wettbewerb	+	++	+++
Wirtschaftstätigkeit der Eisenbahnunternehmen	+	++	+++
Investitionstätigkeit	+	++	++
Servicequalität und Pünktlichkeit	0/+	+	++
Eisenbahnsicherheit	0	0	0
Auswirkungen auf KMU	0	+	++
- Auswirkungen auf den Verkehrssektor			
Verkehrsverlagerung	0/+	+	+
Effizienz des Verkehrssystems (Staus und Beförderungszeiten)	+	+	++
Europäische Wirtschaft	+	+	+
Auswirkungen auf die europäische Wirtschaft	**+**	**+**	**+**
Auswirkungen auf die Umwelt			

Klimawandel	0/+	+	+
Verschmutzung	0/+	+	+
Schienenlärm	0/+	0/+	0/+
Gesellschaftliche Auswirkungen			
Beschäftigung und Arbeitsbedingungen im Eisenbahnsektor	+	+	++
Verkehrssicherheit	0/+	0/+	0/+

6. VERGLEICH DER OPTIONEN

Unter Berücksichtigung aller Folgen weist das Szenario 3 (Schaffung einer Koordinierungsstelle der IB-Nutzer, Bündelung der Funktionen, Einrichtung eines EU-Netzwerks von IB und Ausweitung der Vorschriften für die institutionelle Trennung auf alle IB-Funktionen) die größten Vorteile auf.

Dieses Szenario wird darüber hinaus den allgemeinen, spezifischen und operativen Zielen am besten gerecht und verbessert die Wettbewerbsbedingungen und die Effizienz des Eisenbahnsystems. Es unterstützt das Wirtschaftswachstum, verbessert die Kapazitätsausnutzung und die Infrastrukturleistung und trägt durch die Beseitigung von Interessenkonflikten dazu bei, Hindernisse und Markteintrittsbarrieren abzubauen. Es gewährleistet zudem finanzielle Transparenz und verringert die Regulierungskosten bei gleichzeitig geringen Durchsetzungskosten.

Die Gesamtergebnisse des Vergleichs der einzelnen Szenarien finden sich in der nachstehenden Tabelle.

	Wirksamkeit			Effizienz			Kohärenz		Begründung
	EZ1: Bessere Möglichkeiten des IB zur Verwaltung der Infrastruktur	EZ2: Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen beim Infrastrukturzugang	Operative Effizienz des IB	Durchsetzungskosten	Regulierungskosten	Transaktionskosten	Beschäftigung und Arbeitsbedingungen	Umweltschutz	
	0	0	0	0	0	0	0	0	Szenario 0
Szenario 1	++	+/0	+	0/-	0	+	+	0/+	Szenario 1 hat voraussichtlich bereits wesentliche positive Folgen für die IB-Effizienz. Was die Verringerung von Interessenkonflikten angeht, sind die mit der Ausweitung der bestehenden Unabhängigkeitsvorschrift auf alle IB-Funktionen verbundenen Auswirkungen jedoch begrenzt. Während die Transaktionskosten aufgrund der besseren Abstimmung zwischen IB und Eisenbahnunternehmen geringfügig sinken, erhöhen sich die Regulierungs- und Durchsetzungskosten moderat, da die Effizienzmaßnahmen mit einem begrenzten Verwaltungsaufwand verbunden sind. Die Folgen für Umwelt und Gesellschaft sind begrenzt, aber positiv.
Szenario 2	++	++	++	--	0	-	+	+	Szenario 2 hat dieselben positiven Auswirkungen auf die Möglichkeiten des IB bei der Verwaltung des Infrastrukturbetriebs wie Szenario 1. Seine betriebliche Effizienz verbessert sich jedoch aufgrund des stärkeren Wettbewerbsdrucks auf die Eisenbahnunternehmen noch deutlicher. Im Szenario 2 werden Interessenkonflikte beim Infrastrukturzugang beseitigt, doch eine optimale finanzielle Transparenz und die vollständige Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen sind nicht gewährleistet. Die Transaktionskosten erhöhen sich mit der Zahl der neuen Marktteilnehmer und der Zunahme des Verkehrs. Sowohl Durchsetzungs- als auch Regulierungskosten steigen aufgrund der Einführung von „chinesischen Mauern" bzw. der fehlenden finanziellen Transparenz. Die Folgen für Umwelt und Gesellschaft sind begrenzt, aber positiv.

	Wirksamkeit			Effizienz			Kohärenz		Begründung
	EZ1: Bessere Möglichkeiten des IB zur Verwaltung der Infrastruktur	EZ2: Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen beim Infrastrukturzugang	Operative Effizienz des IB	Durchsetzungskosten	Regulierungskosten	Transaktionskosten	Beschäftigung und Arbeitsbedingungen	Umweltschutz	
Szenario 3	++	+++	++	-	+	--	++	+	Szenario 3 führt aufgrund der Spezialisierungsvorteile durch die institutionelle Trennung zu einer weiteren Verbesserung der Möglichkeiten des IB bei der Verwaltung der Infrastruktur. Infolge der vollen finanziellen Transparenz werden Risiken einer Wettbewerbsverzerrung bei relativ geringen Durchsetzungs- und Regulierungskosten vollständig beseitigt. Die Transaktionskosten erhöhen sich trotz der abschwächenden Wirkung einer besseren Abstimmung zwischen IB und Eisenbahnunternehmen weiter. Verkehrszunahme und Effizienz ziehen die größten Vorteile für Umwelt und Gesellschaft nach sich.

7. ZUSAMMENFASSUNG DER GESAMTERGEBNISSE DER INITIATIVEN IM RAHMEN DES 4. EISENBAHNPAKETS

Ziel der Trennung ist letztlich ein wettbewerbsfähigerer und effizienterer Eisenbahnsektor und damit auch ein besseres Dienstangebot sowie eine bessere Nutzung öffentlicher Subventionen. Die nachstehende Tabelle enthält eine Übersicht über die finanziellen Vorteile für die folgenden Fälle:

1. Umsetzung der Trennung allein (Spalte 1)

2. Öffnung des Inlands-Personenbeförderungsmarkts allein (zwei Szenarien):

   Marktöffnungsszenario 1 – Schwerpunkt Einsparungen (Spalte 2) – Diesem Szenario liegt die Annahme zugrunde, dass sich die zuständigen Behörden auf Kosteneinsparungen konzentrieren, wobei alle Einsparungen bei den Ausschreibungskosten für öffentliche Dienstleistungsaufträge als Bareinsparungen angesehen und nicht in eine höhere Eisenbahnqualität oder –kapazität investiert werden.

   Marktöffnungsszenario 2 – Reinvestitionen (Spalte 3) – Diesem Szenario liegt die Annahme zugrunde, dass die zuständigen Behörden sich nicht auf Kosteneinsparungen konzentrieren, sondern die Hälfte der möglichen Einsparungen bei den Ausschreibungskosten für öffentliche Dienstleistungsaufträge „reinvestieren“, indem sie bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen höhere Anforderungen an die Qualität oder Kapazität stellen. Hinsichtlich der monetären Auswirkungen ist das Szenario mit einem geringeren Nettobarwert (NPV)

verbunden, während sich Vorteile durch die Zunahme der Personenkilometer ergeben.

3. Kombinierte Auswirkungen beider Initiativen mit Unterscheidung zweier Ergebnisszenarien:

Ergebnisszenario 1 – Schwerpunkt Einsparungen (Spalte 4)

Ergebnisszenario 2 – Schwerpunkt Reinvestitionen (Spalte 5)

Schätzung der kombinierten wesentlichen finanziellen Auswirkungen der Strategien im Bereich Marktöffnung und Infrastrukturverwaltung					
Alle Änderungen sind Schätzungen und dienen der Illustration **Nettobarwert (NPV) (Mrd. EUR) des Jahres 2035, mit 4 % gegenüber 2019 abgezinst**	**Trennungsszenario 3**	**Marktöffnung: Szenario 1 - Einsparungen**	**Marktöffnung: Szenario 2 - Reinvestitionen**	**Kombinierte Folgen: Szenario 1 - Einsparungen**	**Kombinierte Folgen: Szenario 2 - Reinvestitionen**
	1	**2**	**3**	**4**	**5**
Transaktionskosten (geschätzter Durchschnitt)	-1,37	-0,42	-0,42	-1,77	-1,77
Vorteile für inländische Dienste*	5,86	29,85	21,46	43,07	33,71
Vorteile für internationale Dienste*	1,07			1,05	0,89
Vorteile für den Güterverkehr	1,00			1,00	1,00
NPV insgesamt	**6,56**	**29,44**	**21,04**	**43,35**	**33,83**

Die im Szenario 3 vorgesehene institutionelle Trennung ist wichtige Bedingung dafür, dass die Vorteile der Marktöffnung, die im Schienengüter- und im internationalen Schienenpersonenverkehrsmarkt bereits umgesetzt wurde, vollständig zum Tragen kommen. Wie die nachstehende Tabelle zeigt, werden durch die Kombination der beiden Initiativen erhebliche Synergien frei.

Kombinierte Auswirkungen der Strategien in den Bereichen Marktöffnung und Infrastrukturverwaltung			
Alle Änderungen sind Schätzungen in EUR/Jahr und dienen der Illustration	**Finanzielle Vorteile (NPV, Mrd. EUR)**	**Zunahme der Personenkilometer (Mrd.)**	**Zunahme des Marktanteils neuer Marktteilnehmer (%)**
Szenario 1 – Schwerpunkt Einsparungen			
Vertikale Trennung allein	6,56	0,8	0,5
Marktöffnung allein	29,44	2,0	3,8
Kombination aus Marktöffnung und vertikaler Trennung	43,35	3,8	6,4
Szenario 2 – Reinvestitionen			
Vertikale Trennung allein	4,42	1,1	0,5
Marktöffnung allein	21,04	8,4	3,7
Kombination aus Marktöffnung und vertikaler Trennung	33,83	16,4	6,2

Das erste Szenario führt lediglich zu finanziellen Vorteilen (im Wesentlichen Einsparungen öffentlicher Ausgaben), während das zweite Szenario (Reinvestition) mit einer Zunahme der Personenkilometer um 16,4 Mrd. (6%ige Zunahme der Personenkilometer zusätzlich zu den Entwicklungen des Basisszenarios) und einer Erhöhung des Marktanteils neuer Marktteilnehmer um 6 % auf 25 % verbunden wäre.

8. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Die Kommission wird die Umsetzung der spezifischen Ziele dieser Rechtsvorschriften und ihre Auswirkungen anhand mehrerer Indikatoren laufend überwachen und bewerten. Um die für die Bereitstellung von Daten zuständigen Stellen nicht zusätzlich zu belasten, werden diese Indikatoren an diejenigen Indikatoren angeglichen, die der Kommission aufgrund bestehender EU-Vorschriften im Rahmen des erweiterten Überwachungssystems für den Schienenverkehrsmarkt (RMMS) zur Verfügung stehen und von Regulierungsstellen und der Europäischen Eisenbahnagentur gemeldet werden.

Zu den Indikatoren zählen die Infrastrukturauslastung, das Verkehrsaufkommen, die Zahl der neuen Marktteilnehmer, ihr Marktanteil sowie Beschwerden bei den Regulierungsstellen.

Viele dieser Informationen sind bereits über das vorhandene RMMS verfügbar, das alle relevanten Akteure einbezieht. Im Rahmen der Neufassung sollen darüber hinaus die Infrastrukturentgelte, die Kapazitätszuweisung, Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, die Preisfestlegung, die Dienstqualität, öffentliche Dienstleistungsaufträge, die Lizenzerteilung, der Grad der Marktöffnung, die Harmonisierung zwischen den Mitgliedstaaten sowie die Beschäftigung und die damit verbundenen sozialen Bedingungen berücksichtigt werden.