

## **Antrag**

**der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Otto Fricke, Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Gutmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP**

### **Überregulierung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs verhindern – Wettbewerbschancen privater Güterbahnen erhalten**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

im Rat der Europäischen Union dem Vorschlag der Europäischen Kommission vom 8. Februar 2005 für eine Richtlinie des Rates zur Durchführung der Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) nicht zuzustimmen.

Berlin, den 20. April 2005

**Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion**

#### **Begründung**

Die entscheidenden Marktpotentiale für die Zukunft der Eisenbahnen liegen in den grenzüberschreitenden Verkehren. Auf kurzen und mittleren Strecken befindet sich der Schienengüterverkehr gegenüber dem Straßengüterverkehr in einem systembedingten Wettbewerbsnachteil, der durch die Veränderung der Güterstruktur hin zu hochwertigen und kleinteiligen Gütern noch verstärkt wird. Umso wichtiger ist die Ausrichtung der Schienenverkehrsunternehmen und auch der Politik auf den grenzüberschreitenden Verkehr, wo die Schiene ihre systembedingte Vorteile ausspielen kann. Immer noch existieren jedoch

zahlreiche Hemmnisse wie technische Inkompatibilität, betriebliche Hemmnisse und organisatorische Divergenzen, die nur mühsam durch eine Überbrückung der Systemunterschiede beseitigt werden können. Vor dem Hintergrund dieser sowieso existierenden Schwierigkeiten muss allen Tendenzen entschieden entgegengetreten werden, zusätzliche Hemmnisse auf anderen Gebieten – wie den Sozialvorschriften – schaffen, die einem Erfolg des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs entgegenstehen können. Dabei spielt die Wettbewerbsfähigkeit der privaten Güterbahnen eine besondere Rolle. Etwa ein Drittel des Marktzuwachses der Schienengüterbahnen bei der Beförderungsleistung in Deutschland wurde im vergangenen Jahr von den privaten Güterbahnen generiert, davon ein wesentlicher Teil im grenzüberschreitenden Verkehr.

Die Europäische Kommission hat einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Durchführung einer Vereinbarung vorgelegt, die der Dachverband der Eisenbahngewerkschaft (Europäische Transportarbeiter-Föderation) und die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) abgeschlossen haben. Knackpunkt dieser Vereinbarung ist die geplante Regelung auswärtiger Ruhezeiten für fahrendes Personal, insbesondere Lokführer. Danach soll fahrendes Personal bereits nach einer Nacht im auswärtigen Einsatz zwingend wieder in den Genuss einer Ruhezeit zuhause kommen. Eine zweite Nacht im Ausland wäre dann nicht mehr möglich. Diese Regelung behindert in massiver Weise die Freizügigkeit des Personaleinsatzes, was aufgrund der unterschiedlichen Strukturen bei den grenzüberschreitenden Verkehren durch die Staatsbahn einerseits und durch die kleineren Privatbahnen andererseits von entscheidender Bedeutung ist. Die großen Staatsbahnen organisieren ihre grenzüberschreitende Verkehre bis heute nach dem Prinzip der Zugübergabe an der Grenze. Betriebsführende Bahn ist ab der jeweiligen Staatsgrenze die benachbarte Staatsbahn, wobei auch das Personal einschließlich Lokführer ausgetauscht wird. Die kleineren Privatbahnen hingegen organisieren den grenzüberschreitenden Verkehr mit durchgehend fahrenden Zügen. Dabei werden, soweit notwendig, Mehrsystem-Lokomotiven und speziell geschultes Personal eingesetzt. Das Überfahren der Grenze mit einem Zug ohne Übergabe der Betriebsführung, Lokwechsel und Personalwechsel ist das eigentliche Ziel im grenzüberschreitenden Verkehr und Gegenstand der Bemühungen zu mehr Interoperabilität. Deswegen wäre es widersinnig, mit restriktiven Sozialregelungen, die ein Sonderrecht für den Bereich Eisenbahn im Vergleich zum Straßengüterverkehr schaffen, neue Hemmnisse aufzubauen. Die Rückführung des Personals für die zweite Nacht ist bei dieser modernen Form des grenzüberschreitenden Verkehrs aus logistischen Gründen nicht möglich. Es wäre auch widersinnig, den Berufsstand des europäischen Lokführers und einen europäischen Lokführerschein einzuführen, den faktischen Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr aber durch Überregulierungen bei den Sozialvorschriften zu verhindern. Schätzungen gehen davon aus, dass die neuen Regelungen Mehrkosten von rund 20 Prozent schaffen würden.

Aus all diesen Gründen ist eine Ablehnung der geplanten Richtlinie durch die Bundesregierung dringend erforderlich.