

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Peter Götz, Bernd Heynemann, Ernst Hinsken, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Henry Nietzsche, Günter Nooke, Kurt J. Rossmann, Hartmut Schauerte, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU**

### **Sicherung der unternehmerischen Flexibilität im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr – Wettbewerbsnachteile privater Güterbahnen verhindern**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im internationalen Schienengüterverkehr engagieren sich mittlerweile zahlreiche Privat- und Regionalbahnen. Sie profitieren von der vor allem durch die Europäische Union initiierten Öffnung der Schienennetze und bieten immer mehr Verkehrsdienste im Wettbewerb mit den einstigen Monopolisten, d. h. den früheren Staatsbahnen an.

Erfreulicherweise konnten die neuen Bahnen in den vergangenen Jahren erhebliche Zuwachsraten verzeichnen und beleben besonders durch ihre innovativen Transport- und Logistikkonzepte den Wettbewerb auf dem europäischen Schienenverkehrsmarkt. Mit flexiblen Gütertransportangeboten tragen sie dazu bei, den leistungsfähigen wie umweltfreundlichen Verkehrsträger Eisenbahn auch im internationalen Schienenverkehr zu stärken.

Bezogen auf die Ruhezeiten des fahrenden Personals existieren bisher nur Regelungen auf nationaler Ebene. Deshalb haben die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) und die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) als Sozialpartner eine Vereinbarung über die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr getroffen. Die CER repräsentiert dabei bis auf wenige Ausnahmen die früheren Staatsbahnen bzw. deren Nachfolgeorganisationen.

Die von CER und ETF getroffene Vereinbarung soll nun durch eine Richtlinie des Europäischen Rates als europäische Norm verabschiedet werden und würde nach Umsetzung durch die Mitgliedstaaten für die gesamte Branche verbindlich werden.

Nummer 4 dieser Vereinbarung sieht vor, dass auf eine auswärtige Ruhezeit eine tägliche Ruhezeit am Wohnort des Eisenbahnfahrzeugführers erfolgen muss. Im Klartext heißt das: Nach einer Übernachtung bzw. Ruhephase im Ausland muss der Fahrzeugführer ins Heimatland zurückkehren oder überführt werden und darf nur dort die nächste Ruhephase antreten. Langlaufende Verkehre oder kom-

plexe Zügeinsatzkonzepte, wie z. B. bereits praktizierte Dreiecksverkehre, sind mit wirtschaftlich darstellbaren Personalkosten im interoperablen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr somit nicht möglich.

Die früheren Staatsbahnen führen ihren internationalen Verkehr nahezu ausnahmslos als Übergabeverkehr durch, das Personal wird dabei an der Grenze ausgewechselt. Grenzüberschreitender interoperabler Personaleinsatz findet bei diesen Bahnen nicht statt, die Vereinbarung von CER und ETF hat demnach für sie keine praktische Relevanz.

Privat- und Regionalbahnen, die grenzüberschreitenden interoperablen Schienengüterverkehr in immer stärkerem Maß betreiben, hatten hingegen keinerlei Einfluss auf das Zustandekommen der Vereinbarung. Dennoch werden ihre Verkehre durch die vorgeschlagene Richtlinie des Rates voll erfasst. Diese Bahnen bereiten sich gerade mit beträchtlichen Investitionen auf die erweiterten Netzzugangsrechte zum 1. Januar 2006 und die Aufhebung des Kabotageverbots zum 1. Januar 2007 vor. In dieser entscheidenden Phase würde das Inkrafttreten der von CER und ETF vereinbarten Ruhezeitenregelung nach Schätzungen zu einer Erhöhung der Personalkosten um bis zu 20 Prozent führen.

Die Vereinbarung von CER und ETF erweist sich somit als eine Beschränkung der unternehmerischen Freiheit für die Privat- und Regionalbahnen, die zu einem Zeitpunkt ihre Wirkung entfaltet, in dem sich der Wettbewerb auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt gerade in einer Erfolg versprechenden Aufbruchstimmung befindet.

Im intermodalen Vergleich mit dem Binnenschiff oder dem LKW, wo derartige Ruhezeitenregelungen nicht bestehen, wird dadurch zudem ein Wettbewerbsnachteil zementiert, der die Bemühungen um eine Stärkung des Wettbewerbs und einer Liberalisierung des Schienengüterverkehrs konterkariert.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- sich im weiteren EU-Rechtsetzungsverfahren dafür einzusetzen, dass keine Ruhezeitenregelung getroffen wird, die ein einseitiges Wettbewerbshindernis für kleine und mittlere Eisenbahngesellschaften darstellt;
- sich stärker für eine Beachtung der Interessen der kleinen und mittleren Eisenbahnverkehrsunternehmen einzusetzen, die sich im interoperablen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr engagieren.

Berlin, den 10. Mai 2005

**Dirk Fischer (Hamburg)**  
**Eduard Oswald**  
**Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)**  
**Georg Brunnhuber**  
**Renate Blank**  
**Wolfgang Börnsen (Bönstrup)**  
**Hubert Deittert**  
**Enak Ferlemann**  
**Peter Götz**  
**Bernd Heynemann**  
**Ernst Hinsken**  
**Klaus Hofbauer**  
**Volker Kauder**

**Norbert Königshofen**  
**Werner Kuhn (Zingst)**  
**Eduard Lintner**  
**Klaus Minkel**  
**Henry Nitzsche**  
**Günter Nooke**  
**Kurt J. Rossmann**  
**Hartmut Schauerte**  
**Wilhelm Josef Sebastian**  
**Gero Storjohann**  
**Lena Strothmann**  
**Volkmar Uwe Vogel**  
**Gerhard Wächter**  
**Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion**