Bundesrat **Drucksache** 138/02
12.02.02

EU - Vk

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

KOM(2002) 25 endg.; Ratsdok. 5727/02

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 12. Februar 2002 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 25. Januar 2002 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 106/90 = AE-Nr. 900271,
Drucksache 835/98 = AE-Nr. 983215 und
Drucksache 783/01 = AE-Nr. 012969.

Begründung

Die Vollendung des integrierten Marktes für Schienenfrachtdienste ist ein Meilenstein in der verkehrspolitischen Vision, die im Weißbuch vom September 2001 über die gemeinsame Verkehrspolitik für das Jahr 2010 beschrieben ist. Damit der Anteil des Schienengüterverkehrs an der zunehmenden Nachfrage nach Frachtdiensten in Zukunft steigt, muss der Sektor neu angekurbelt werden. Das Ziel ist nicht, der Schiene einen größeren Marktanteil gegen die anderen Marktkräfte zu sichern, sondern vielmehr die Marktkräfte zur Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit in jenen Marktsegmenten zu nutzen, in denen sie vergleichsweise einen Vorteil hat. Nach Meinung der Kommission wird die Öffnung der Schienenfrachtmärkte für den erforderlichen Wettbewerb sorgen, um die nötigen Anreize für die Marktteilnehmer zu schaffen, damit diese ihre Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit steigern können und die Geschäfte sich stärker am Kunden orientieren. Dadurch dürfte neues Kapital angezogen werden, neue Unternehmen entstehen und die Entwicklung neuer, den Kundenbedürfnissen entsprechender Dienste gefördert und die finanzielle Lage der Eisenbahnunternehmen verbessert werden. Dies ist notwendig, wenn die Eisenbahn in der Lage sein soll, ihren Teil zu einem besser funktionierenden Güterverkehrssektor in Zukunft beizutragen.

Auch wenn der vorgesehene Schienenfrachtbinnenmarkt gewisse Fortschritte erzielt hat, liegt er doch immer noch deutlich hinter dem anderer Verkehrsträger zurück, insbesondere hinter dem des Straßen- und Luftverkehrs, mit denen die Eisenbahn in Konkurrenz steht. 1995 hat die Kommission vorgeschlagen, die Güter- und Personenschienennetze in der EU zu liberalisieren, woraufhin tatsächlich etwas geschehen ist. Damals reichte die Rechtsgrundlage (z.B. was die Sicherheit und die Interoperabilität betraf) für den Eisenbahnsektor noch nicht aus, um ein reibungsloses Funktionieren der offenen Märkte zu gewährleisten. Man hat erkannt, dass der Eisenbahnmarkt wegen seiner besonderen Merkmale nur schrittweise integriert werden sollte.

Der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs schließt auch das Recht der in der Europäischen Union ansässigen und zugelassenen Eisenbahnunternehmen auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur ein. Die Richtlinie 91/440 bedeutete einen ersten Schritt in diese Richtung, indem internationalen Gruppierungen und Eisenbahnunternehmen Zugangsrechte eingeräumt wurden, damit sie grenzüberschreitende, kombinierte Verkehrsdienste erbringen konnten. In der Richtlinie 2001/12 wurde das Recht auf Zugang zum Transeuropäischen und spätestens ab 2008 zum gesamten europäischen Schienennetz für grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste verankert.

Nach Auffassung der Kommission spricht viel für eine Beschleunigung dieses Prozesses. Die letzten Entscheidungen haben den Markt belebt und bei Versendern, Betreibern und potenziellen Investoren neue Erwartungen geweckt.

Diese Erwartungen wurden auch dadurch gestärkt, dass sich das Europäische Parlament bei der Einigung mit dem Rat über das Infrastrukturpaket im November 2000 und der offiziellen Aufforderung an die Kommission, rasch einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten, ganz deutlich für eine vollständige Öffnung des Frachtmarktes ausgesprochen hat. Dem folgten die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Stockholm im März 2001, in denen - mit Blick auf die Schiene - bekräftigt wurde, wie notwendig die Vollendung des Binnenmarktes für Verkehr ist.

Daher ist es an der Zeit, den nächsten Schritt der Marktintegration vorzubereiten, nämlich die Öffnung der einzelstaatlichen Schienenfrachtmärkte (d.h. für regelmäßige Verkehrsdienste im Inland durch ausländische Eisenbahnunternehmen) einschließlich Kabotagemöglichkeit (d.h.

gelegentliche Verkehrsdienste im Inland bei gleichzeitigen grenzüberschreitenden Dienstleistungen).

In einer Reihe von Mitgliedstaaten, wie Österreich, Italien, Deutschland, die Niederlande, Schweden und dem Vereinigten Königreich, haben ebenso wie in der Schweiz nach innerstaatlichem Recht neben den inländischen Betreibern auch andere Eisenbahnunternehmen Zugang zu den Schienennetzen für inländische Frachtdienste. Wie die allgemeine Erfahrung zeigt, hat sich die Marktöffnung positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovation bei den Dienstleistungen ausgewirkt.

Wie eine Reihe positiver Erfahrungen zeigen, müssen der Prozess beschleunigt und weitere Innovationen bei den Diensten ermöglicht werden:

- Alte und neue Betreiber aus Ländern wie Italien, der Schweiz, Deutschland, Österreich und den Niederlanden gehen bei internationalen Korridoren neue Bündnisse ein, um vor allem Waren über die Alpen zu transportieren. Ihre Geschäfte würden von einer vollständigen Marktöffnung profitieren, da sie grenzüberschreitende und inländische Dienste in eine umfassende Logistikkette einbeziehen könnten.

- Es gibt viele neue Eisenbahnunternehmen, wie das Beispiel Deutschlands zeigt, die bereit sind, die Tätigkeiten der Hauptverkehrsunternehmen, die Ihr Geschäft rationalisieren wollen, zu ergänzen. Diese Kleinunternehmer sollten Zubringerlinien betreiben und in ihren Möglichkeiten, über Grenzen hinaus oder durch Bündnisse mit anderen Unternehmen zu expandieren, nicht eingeschränkt werden.

- Durch die Pläne IKEAs, in ganz Europa für die Belieferung seiner Läden und Lager einen Pendelverkehr einzurichten - als erstes zwischen Schweden und Duisburg/Deutschland - werden, wenn dieser grenzüberschreitende Pendelverkehr problemlos mit weiteren inländischen Eisenbahnfahrten bis zum Bestimmungsort kombiniert werden kann, sehr viel mehr LKW von den Straßen verschwinden.

- Trotz der Probleme des Infrastrukturbetreibers nimmt der Eisenbahnfrachtverkehr im Vereinigten Königreich seit 1994 beständig zu.

Die vorgeschlagene Richtlinie sieht vor, dass alle in der Europäischen Union ansässigen und zugelassenen Eisenbahnunternehmen ab der Umsetzung der Richtlinie in innerstaatliches Recht Zugang erhalten zum Eisenbahnnetz für inländische und grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste. Der Plan, den Zugang für grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste auf das Transeuropäische Schienengüterverkehrsnetz (TERFN) zu beschränken, was sowieso nur eine Übergangsregelung bis spätestens 2008 sein sollte, wird aufgegeben. Infolgedessen sind in diesem Vorschlag alle Hinweise auf das TERFN gestrichen.

Die Bestimmungen der Richtlinie 91/440 in der Fassung der Richtlinie 2001/12, die sich auf die Eisenbahnsicherheit beziehen, wurden in der vorgeschlagenen Änderung gestrichen, um jede Überschneidung mit der vorgeschlagenen Richtlinie über Eisenbahnsicherheit zu vermeiden.

2002/0025 (COD)

Vorschlag

Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates

zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission[1],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[2],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[3],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[4],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft[5] sieht vor, dass zugelassenen Eisenbahnunternehmen als Übergangsregelung das Recht auf Zugang zum transeuropäischen Netz für den Schienengüterverkehr und spätestens ab 2008 zum gesamten Netz für grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste eingeräumt wird.

(2) Die Ausdehnung dieses Rechts auf alle Arten von Schienenfrachtdiensten entsprechend dem Dienstleistungsgrundsatz würde die Effizienz der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern verbessern. Außerdem würde sie einen auf Dauer tragbaren Verkehr zwischen und innerhalb von Mitgliedstaaten durch Förderung des Wettbewerbs und Zulassung neuen Kapitals und neuer Unternehmen erleichtern.

(3) Schienenfrachtdienste bieten beachtliche Möglichkeiten, neue Verkehrsdienste einzurichten und die bestehenden auf nationaler und europäischer Ebene zu verbessern.

---

1 ABl. C ... , S. .
2 ABl. C ... , S. .
3 ABl. C ... , S. .
4 ABl. C ... , S. .
5 ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25, in der Fassung der Richtinie 2001/12/EG (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).

(4) Damit der Schienengüterverkehr voll wettbewerbsfähig ist, müssen immer mehr Komplettdienste, einschließlich Verkehrsdiensten zwischen und innerhalb von Mitgliedstaaten, angeboten werden.

(5) Die Ausdehnung des Zugangsrechts auf alle Arten von Schienenfrachtdiensten macht die Aufhebung der Bestimmung erforderlich, die den Zugang für grenzüberschreitende Frachtdienste auf das transeuropäische Netz für den Schienengüterverkehr (TERFN) beschränkt, die in jedem Fall nur für eine Übergangszeit gedacht war. Aus diesem Grund wurden in diesem Vorschlag alle Verweise auf das TERFN gestrichen.

(6) Da die Frage der Eisenbahnsicherheit in der Richtlinie .../.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom [Datum] über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft[6] als Teil eines neuen Vorschriftenpakets der Gemeinschaft für den Eisenbahnsektor geregelt ist, sollten die Sicherheitsbestimmungen der Richtlinie 91/440/EWG gestrichen werden.

(7) Dementsprechend sollte die Richtlinie 91/440/EWG geändert werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 91/440/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 3 fünfter Gedankenstrich wird gestrichen.

(2) Artikel 7 Absatz 2 wird gestrichen.

(3) Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgenden Wortlaut:

„2. Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, erhalten für Schienenfrachtdienste und kombinierte Frachtdienste in allen Mitgliedstaaten zu angemessenen Bedingungen Zugang zur Infrastruktur."

b) Absatz 3 wird gestrichen.

c) Absatz 5 erhält folgenden Wortlaut:

„5. Die Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne der Absätze 1 und 2 erbringen, schließen mit den Betreibern der Infrastruktur auf der Grundlage des öffentlichen Rechts oder des Privatrechts die erforderlichen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen, um die Fragen der Verkehrsregelung und der Sicherheit bei den genannten Verkehrsleistungen zu regeln. Die Bedingungen dieser Vereinbarungen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen gegebenenfalls mit der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar

---

6 ABl. L....., S..

2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung* im Einklang stehen. "

* ABl. L 75 vom 15.3.2001, S.29.

d) Absatz 8 wird gestrichen.

(4) Artikel 10a wird gestrichen.

(5) Artikel 10b Absatz 4 Buchstabe c) erhält folgenden Wortlaut:

„c) den Stand des europäischen Schienennetzes,"

(6) Anhang I wird gestrichen.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens [achtzehn Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 3

Die Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

FOLGENABSCHÄTZUNG

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001

DOKUMENTENNUMMER

KOM(2002)25

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele

Die vorgeschlagene Richtlinie soll die rechtliche Grundlage für die Vollendung des integrierten europäischen Marktes für Schienenfrachtdienste gemäß den Artikels 14 und 80 EG-Vertrag liefern. In den meisten Mitgliedstaaten sind die Schienenfrachtmärkte noch nicht liberalisiert, während auf einigen Märkten bereits eine Öffnung stattgefunden hat. Darum muss eine einheitliche Rechtsgrundlage für den Zugang zum Schienennetz auf Gemeinschaftsebene geschaffen werden, damit der Schienengüterverkehr zwischen und innerhalb von Mitgliedstaaten reibungslos funktioniert.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Betroffene

- *Wirtschaftszweige*

Die vorgeschlagene Richtlinie betrifft den ganzen Eisenbahnsektor einschließlich der Eisenbahnzulieferindustrie und der Frachtkunden wie Eisenbahnspediteure, Logistikunternehmen und Versender. Durch Vereinheitlichung der nationalen Vorschriften und Schaffung einer gemeinsamen Grundlage für den Zugang zum Schienennetz für Frachtdienste wird die vorgeschlagene Richtlinie den Wettbewerb fördern und Anreize schaffen für Produktinnovationen, Qualitätsverbesserungen und Wettbewerbspreise. Dadurch werden die Schienenfrachtdienste für die Eisenbahnkunden attraktiver, und die Nachfrage wird steigen. Die vorgeschlagene Richtlinie wird die Eisenbahnunternehmen, die sich in der Vergangenheit allzu sehr auf den Inlandsmarkt konzentriert haben, in die Lage versetzen, eine wirklich europäische Marktstrategie zu verfolgen. Die Integration der Märkte für Eisenbahndienste wird sich auch insoweit auf die Zuliefermärkte günstig auswirken, als sie offene Lieferausschreibungen fördert.

– *Unternehmensgrößen (Anteil kleiner, mittlerer und großer Unternehmen)*

Zurzeit beherrschen noch Monopolunternehmen den Eisenbahnsektor. In einigen Mitgliedstaaten gibt es eine Reihe kleinerer Eisenbahnunternehmen, deren Marktanteil nur sehr gering ist. Die vorgeschlagene Richtlinie dürfte den Eintritt neuer mittelständischer Betreiber in den Schienenfrachtmarkt fördern und so für mehr Wettbewerb, mehr Innovation und eine Wiederbelebung des Eisenbahnsektors sorgen.

– *bestimmte geografische Gebiete*

In allen Mitgliedstaaten gibt es staatliche Eisenbahnunternehmen, kleine und mittlere allerdings vor allem in Deutschland, Italien, den Niederlanden, im Vereinigten Königreich und in Schweden.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie

Die vorgeschlagene Richtlinie wird, sobald sie in innerstaatliches Recht umgesetzt ist, für eine neue Marktstrategie der Eisenbahnunternehmen sorgen, da diese einer potentiellen Konkurrenz seitens einheimischer und ausländischer Unternehmen gegenüberstehen. Je nachdem, wie stark der folgende Wettbewerbsdruck ist, müssen die Eisenbahnunternehmen ihre Organisation umstrukturieren, um Kostensenkungsmöglichkeiten zu nutzen und ihre Geschäftstätigkeit wieder den Wachstum versprechenden Marktsegmente zuzuwenden. Möglicherweise wird es eine Umstellung geben: von der derzeitigen Zusammenarbeit bei grenzüberschreitenden Schienenfrachtdiensten zu andere Formen wie die Vergabe von Unteraufträgen oder Dienste mit offenem Zugang.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie

– *für die Beschäftigung*

Eine Liberalisierung der Schienenfrachtmärkte bedeutet härteren Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und kostengünstigere Transportlösungen, durch die sich die Zahl der Beschäftigten reduzieren dürfte. Wettbewerbsfähigere Schienenfrachtdienste dürften jedoch den Marktanteil in jenen Marktsegmenten steigen lassen, in denen sie gegenüber anderen Verkehrsträgern einen Wettbewerbsvorteil haben. Die Ausweitung der Geschäftstätigkeit wird zu einer größeren Zahl sicherer und attraktiver Arbeitsplätze im Eisenbahnsektor führen, im Vergleich zu einer Entwicklung, bei der die Beschäftigung ständig abnimmt, wenn keine Maßnahmen zur Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs getroffen werden.

– *für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen*

Eine wettbewerbsfähigere Eisenbahn, die, statt vor allem einheimische Märkte zu bedienen, den gesamten Gemeinschaftsmarkt abdeckt, wird neue Möglichkeiten für Geschäfte bieten und die Investitionstätigkeit beleben. Offene Dienstleistungsmärkte und neue Dienstleistungsideen werden Investitionen z.B. in neues rollendes Material, in Zugsteuerungs- und -sicherungssysteme, in den elektronischen Datenaustausch und in Kundeninformationssysteme bewirken. Neue Dienstleistungskonzepte können zur Gründung neuer Unternehmen am Markt führen.

– *für die Wettbewerbsposition der Unternehmen*

Die Liberalisierung der einzelstaatlichen Schienenfrachtmärkte wird Anreize für eine Verbesserung der Dienstleistung schaffen und damit die Wettbewerbsfähigkeit dieser Dienste stärken. Die Eisenbahnunternehmen dürften ihre Geschäftstätigkeit auf den europäischen Markt ausrichten. Eine solche Strategie dürfte ihrerseits zu einer Konsolidierung des Sektors

auf europäischer Ebene führen, was wiederum die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen auf EU-Ebene verbessern wird.

5. *Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen u.ä.)*

Die vorgeschlagene Richtlinie dürften den Markteintritt neuer Unternehmen fördern, vor allem kleiner und mittlerer Eisenbahnunternehmen, die von großen Frachtkunden oder in Marktnischen tätigen Unternehmen wie Kurzstreckenbetreibern errichtet wurden.

KONSULTATION

6. *Einrichtungen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und die wichtigsten Auffassungen*

Die vorgeschlagene Richtlinie erfüllt die Forderung großer nationaler Eisenbahnunternehmen wie der Deutsche Bahn AG und Green Cargo sowie von Schienenfrachtunternehmen im Vereinigten Königreich und unabhängigen Fahrwegbetreibern und Frachtkunden nach einer Liberalisierung des Schienenfrachtmarktes.

Am 19. November 2001 hat die Generaldirektion Energie und Verkehr eine Anhörung über das 2. Eisenbahnpaket veranstaltet, um die Meinung aller Interessenvertreter einzuholen. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Vertreter der Frachtkunden, der Umwelt-NGO, der unabhängigen Fahrwegbetreiber und der unabhängigen Eisenbahnunternehmen haben eine Liberalisierung des Zugangs zum gesamten Schienennetz für alle Arten von Frachtdiensten durch Änderung der Richtlinie 91/440/ in der Fassung der Richtlinie 2001/12 lebhaft befürwortet. Ihrer Meinung nach ist ein verstärkter Wettbewerb auf den inländischen und grenzüberschreitenden Schienenfrachtmärkten die wichtigste Voraussetzung für eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Dienstleistungsqualität im Schienengüterverkehr sowie für eine Erhöhung des Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Unterstrichen wurde auch, wie wichtig die Interoperabilität für einen gut funktionierenden Schienendienstleistungsmarkt ist.

Die Vertreter der staatlichen Eisenbahnunternehmen waren unterschiedlicher Auffassung, was die positiven Auswirkungen einer Marktliberalisierung auf die Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs betrifft. Einige waren dafür, andere waren skeptisch. Ihr Argument war, der Wettbewerb werde nur zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs führen, wenn die einzelstaatlichen Eisenbahnsysteme interoperabel seien, es keine Kapazitätseinschränkungen gebe und die Bedingungen, z. B. Wegeentgelte und Sozialgesetze, die gleichen wie beim Straßenverkehr seien.

<u>Unternehmen/Verbände, die sich zu Wort gemeldet oder eine schriftliche Erklärung geschickt haben:</u>

- Frachtkunden: Transfesa, Dutch shippers council, UIRR, UNICE, European Shippers Council

- Staatliche Eisenbahnunternehmen: SNCF, Deutsche Bahn AG, Tschechische Eisenbahnen

- Unabhängige Eisenbahnunternehmen: Netlog Netzwerk Logistik
- Eisenbahnverbände: Schwedischer Verband der Zugbetreiber, CER
- Unabhängige Fahrwegbetreiber: Nordische Fahrwegbetreiber
- Umwelt-NGO: T&E