

Staatssekretär Professor Klaus-Dieter Scheurle

Regulierung im Verkehrssektor aus der Sicht der Bundesregierung

Impulsstatement anlässlich einer Veranstaltung des
Deutschen Verkehrsforums zum Thema
„Regulierung im Verkehrssektor“

am 21. April 2010

Hotel Melià, Berlin

Einleitung

Anrede

- Ich danke Ihnen, Herr Dr. Grube, für die freundliche Begrüßung.
- Ich weiß natürlich, dass Sie sich heute von mir einige Ausführungen zum Thema „Bahnregulierung“ erhoffen.
- Dennoch möchte ich Sie um Geduld und Verständnis bitten, wenn ich angesichts der breiten Themenstellung, etwas weiter aushole.
- Regulierung darf niemals Selbstzweck sein. Denn Regulierung stellt immer einen Eingriff des Staates in Freiheitsrechte des Einzelnen dar. Eingriffsverwaltung nennt das der Jurist.
- Ein solcher Eingriff braucht Ziele, die ihn rechtfertigen.
- Jede Regulierung muss sich am Ende daran messen lassen, ob sie diese Ziele erreicht.
- Dabei gilt: so viel Regulierung wie nötig, so wenig Regulierung wie möglich. Wenn dieser Grundsatz missachtet wird, kommt es zu einer Situation, die ich Drangsalierung oder zumindest Bevormundung durch den Staat nennen möchte.
- Wenn der Staat reguliert, übernimmt er Mitverantwortung für das regulierte Geschehen. Wird Regulierung über- oder untertrieben, kann es

gerade im Verkehrsbereich zu äußerst sicherheitsrelevanten Fehlentwicklungen kommen.

- Wenn der Regulierer an das regulierte Unternehmen beispielsweise Anforderungen stellt, die es betriebswirtschaftlich überfordern, kann es zu Leistungsausfällen kommen. Möglicherweise war der Stromausfall in Kalifornien im Jahr 2000 solch ein Beispiel der Regulierung.
- In Großbritannien musste die Regulierung des Bahnsektors aufgrund von Fehlanzeigen nachgebessert werden.
- Regulierung darf also kein Selbstzweck sein, sondern muss sich Zielen verpflichtet fühlen.
- Wenn wir über „Regulierung im Verkehrssektor“ sprechen, müssen wir also zunächst fragen: Welches sind die verkehrspolitischen Ziele, die die Bundesregierung verfolgt?
- Ich möchte hier **sechs Ziele** einer pragmatischen Verkehrspolitik besonders herausheben und erläutern, die wir auch mittels Regulierungsmaßnahmen erreichen wollen.

Es sind dies:

- **erstens** – gleichsam als grundlegendes verkehrspolitisches Ziel – die **Ermöglichung von Mobilität**
- und, darauf aufbauend und sich hiervon ableitend: **zweitens die Orientierung an den Bedürfnissen der Verkehrsnutzer,**

- **drittens** die **Erhöhung der Sicherheit im Verkehr**,
- **viertens** die Schaffung und Erhaltung von **Wettbewerb im Verkehrssektor**.
- und **fünftens** die **Bewahrung unserer Umwelt**.
- und **sechstens** die Förderung effizienter Infrastrukturinvestitionen sowie von Innovationen.

Ziele verkehrspolitischer Regulierung

Zum ersten Ziel: Mobilität ermöglichen.

- Wir haben in der Verkehrspolitik bewusst einen Neuanfang vollzogen.
- Und dieser Neuanfang orientiert sich an dem, was die Regierungsparteien als Richtschnur ihrer Politik beschrieben haben. Diese Richtschnur lautet: „Freiheit zur Verantwortung ist der Kompass dieser Koalition der Mitte“.
- Für unsere Verkehrspolitik bedeutet dies: Wir wollen Mobilität und damit Bewegungsfreiheit ermöglichen, statt sie schlecht zu reden oder zu behindern.
- Mobilität ist für uns wesentlicher Teil persönlicher Freiheit und Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg dieses Landes.
- Aus diesem Grund sind wir auch gegen Beschränkungen von Mobilität, für die wir keinen angemessenen Grund erkennen. Dabei können wir

darauf verweisen, dass Deutschland zu den fünf verkehrssichersten Ländern Europas gehört – und das als Haupttransitland.

- So halten wir ein generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen und ein generelles Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften für unangemessen, denn bereits unterhalb der Schwelle von Einheitsnormen gibt es hinreichend Gestaltungsmöglichkeiten für örtlich angepasste Höchstgeschwindigkeiten
- Wir wollen mehr verantwortliche Wahrnehmung von Freiheit, statt mehr Bevormundung.
- Deshalb plädieren wir z.B. eindeutig für den Führerschein mit 17 unter den Bedingungen des begleiteten Fahrens.
- Die Modellprojekte, in denen 17-jährige an der Seite von erfahrenen Autofahrern ein Fahrzeug steuern, sind in puncto Verkehrsicherheit über Erwarten ermutigend ausgefallen. Wir wollen also an dieser Stelle bewusst mehr Freiheit ermöglichen.
- Der Grundsatz, die Freiheitsspielräume der Bürger nicht grundlos einzuschränken, bedeutet auch, dass wir die Menschen nicht in der Wahl ihres Verkehrsmittels bevormunden wollen. Jeder soll selbst entscheiden können, welches Verkehrsmittel er wählt.
- Wir sind entschieden dagegen, die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen.

- Unser Ziel ist vielmehr ein leistungsfähiges und zugleich umweltfreundliches Verkehrssystem, in dem die einzelnen Verkehrsträger ihre jeweiligen Stärken am besten zur Geltung bringen können, und in dem sie bestmöglich miteinander verzahnt sind. Das gilt für alle Verkehrsmittel: vom Fahrrad bis zum Flugzeug. Für den Ausbau der Radwege haben wir im Haushalt 115 Mio. Euro eingeplant.
- Die bestmögliche Verzahnung der Verkehrsträger ist eine besondere Herausforderung. Zweifellos sollte, wo immer dies sinnvoll ist, die Verlagerung von Verkehr auf Schiene und Wasserstraße gefördert und damit zugleich die Straße entlastet werden.
- Mobilität – Bewegungsfreiheit – ermöglichen wir am besten dadurch, dass wir gut ausgebaute Verkehrswege zur Verfügung stellen. Für den Ausbau der Radwege haben wir daher im Haushalt 115 Mio. Euro eingeplant.

Anrede

Zweites Ziel: Nutzerorientierung

Orientierung an den Bedürfnissen von Gesellschaft und Wirtschaft

- Regulierung, die an der Freiheit der Menschen orientiert ist, muss die konkreten Bedürfnisse der Menschen im Blick haben. Das meinen wir mit einer pragmatischen Verkehrspolitik.

- Dies bedeutet zunächst einmal: Regulierung kann nicht gegen die Bürgerinnen und Bürger, kann nicht gegen Unternehmen und Wirtschaft, sondern nur zusammen mit ihnen entworfen und durchgesetzt werden.
- Wir machen deshalb keine Politik über die Köpfe der Menschen hinweg, sondern setzen auf den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, der Wirtschaft und der Wissenschaft.
- In Kurzform: Wir wollen aus Betroffenen Beteiligte machen. Bei einzelnen konkreten Infrastrukturvorhaben ebenso wie beim Dialog über Grundsatzfragen.
- Insbesondere der Lärmschutz ist hier ein wichtiges Thema mit den Bürgern.
- Die Orientierung an den Bedürfnissen der Menschen ist natürlich zunächst Aufgabe der Verkehrsunternehmen selbst. Ich bin Herrn Dr. Grube dankbar, dass er diese Orientierung am Kunden als klares Ziel der Deutsche Bahn AG benannt hat.
- Aber auch für die Regulierung ist die Orientierung am Nutzer ein wichtiges Ziel.
- Regulierung – etwa im Bereich der Bahn – muss Rahmenbedingungen schaffen, die es den Verkehrsunternehmen ermöglichen, ein sicheres, preiswertes und kundenfreundliches Angebot für Fahrgäste und Auftraggeber in der Wirtschaft bereit zu stellen.

- Orientierung an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürgern bedeutet aber auch, ihnen ein Höchstmaß an Freiheit in Verantwortung zurückzugeben, indem wir sie von unnötigen Vorschriften und bürokratischen Abläufen entlasten.
- Kurz: Es geht auch im Verkehrssektor um Entbürokratisierung.
- Ein Beispiel ist der Bereich der Kfz-Zulassung. Hier planen wir z.B., doppelte Meldepflichten zu reduzieren. Und wir halten fest an der Idee von Wechselkennzeichen, mit denen zwei Fahrzeuge - etwa ein „normaler“ Pkw und ein Elektro-Auto - mit dem gleichen Kennzeichen betrieben werden können.
- Auch unterstützen wir die Länder bei dem Ziel, die Antragstellung für die Kfz-Zulassung per Internet zu ermöglichen.

Drittes Ziel: Verkehrssicherheit

- Damit sind wir bei dem dritten Ziel von Regulierung in der Verkehrspolitik: der Verkehrssicherheit.
- Der Staat als Regulator kann und muss hier den rechtlichen Rahmen klar und verbindlich abstecken. Nötigenfalls und vielfach sinnvoller Weise auch im internationalen Kontext. So mühsam das Zustande bringen international verbindlicher Regeln etwa im Seeverkehr ist, sie sind absolut unerlässlich.

- Wir erleben dies in den zurückliegenden Tagen auf drastische Weise im Luftverkehr.
- Die gigantische Aschewolke nach dem Vulkanausbruch unter dem isländischen Gletscher vom Mittwoch letzter Woche stellt für den gesamten europäischen und transatlantischen Luftverkehr ein für Deutschland historisch erstmaliges Phänomen und eine bisher unvergleichliche Herausforderung dar.
- Es war deshalb bei Vorliegen erster Erkenntnisse absolut alternativlos, unverzüglich Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen und den Luftraum in potenziell gefährdeten Regionen zu sperren.
- Gerade im Luftverkehr ist es besonders evident, dass die oberste Priorität nur größtmögliche Sicherheit der Passagiere sein kann. Hier wie aber auch in anderen Verkehrsbereichen gilt eine absolute Null-Risiko-Strategie als oberste Richtschnur.
- Diese Null-Risiko-Strategie hat mein Fachressort, haben wir gemeinsam in der Bundesregierung und im Kreis der europäischen Gemeinschaft von Anfang an verfolgt und werden sie weiter verfolgen.
- Dabei hilft uns ein klares internationales Regelwerk, das in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO vereinbart ist. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn es eine solche Regulierung nicht gäbe und manche Verantwortlichen verleitet

worden wären, wirtschaftliche Interessen über die der Sicherheit zu stellen.

- In der konkreten Umsetzung von geltendem Regelwerk ist immer jedoch gerade auch die Verantwortung des Einzelnen gefordert.
- Dies gilt nicht nur für den einzelnen Verkehrsteilnehmer, sondern natürlich im besonderen Maße für Verkehrsunternehmen, die für das Leben und die Sicherheit vieler Menschen Verantwortung tragen.
- Im Falle der aktuellen Luftfahrtbeschränkungen galt dies etwa für den verantwortlichen Umgang der Fluggesellschaften mit den Ausnahmegenehmigungen für sog. ‚kontrollierte Sichtflüge‘.
- Auch hier gelten höchste international verbindliche Sicherheitsstandards, für deren Beachtung die Fluggesellschaften Verantwortung tragen. Ich habe keine Zweifel, dass unsere Airlines diesen Anforderungen gerecht wurden und werden. Jetzt geht es darum, die Voraussetzungen zu schaffen, damit normaler Flugbetrieb verantwortlich wieder aufgenommen werden kann. Dann muss überlegt werden, auf welche Weise wir angemessen vergleichbaren Herausforderungen in der Zukunft begegnen können. Zur Frage, wie solche Lösungen aussehen werden, kann ich nur auf meine Eingangsthese hinweisen: Regulierung darf niemals Selbstzweck sein, sondern muss sich daran messen lassen, ob sie ihre Ziele erreicht.

- Auch im Bereich der Bahn spricht das deutsche Recht von der Betreiberverantwortung.
- Das Allgemeine Eisenbahngesetz etwa legt eindeutig fest: Die Verantwortung für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr – und dies umfasst die Sicherheit des Betriebs, der Infrastruktur und der Fahrzeuge – liegt beim Betreiber!
- Die Serie von sicherheitsgefährdenden Ereignissen mit Radsatzwellen bei ICE-Zügen und Güterwagen sowie die Probleme bei der S-Bahn Berlin haben aber auch gezeigt, dass es möglicherweise Handlungsbedarf in der Gesetzgebung gibt.
- So wird über die jeweilige Pflicht der Eisenbahnunternehmen und der Hersteller zu reden sein.
- [Auch wollen wir die Rechte und Pflichten des Betriebsleiters stärken. Und wir werden prüfen, ob künftig eine externe Überprüfung der Fahrzeuge durch Dritte vorgeschrieben werden sollte.]
- Die Vorfälle bei der Berliner S-Bahn, die hier in unmittelbarer Nähe unseres Tagungsortes vorbeifährt, sind eine eindringliche Mahnung, dass im Bereich der Fahrzeugsicherheit alle Beteiligten ihre Verantwortung äußerst ernst nehmen müssen.
- Deshalb ist es richtig, dass das Eisenbahn-Bundesamt und dass Sie, Herr Dr. Grube, der Sicherheit der Fahrgäste ganz klar die Priorität geben. Auch wenn dies leider zunächst für eine gewisse Zeit mit erheblichen Einschränkungen für

die Fahrgäste verbunden ist. Wir haben mit DB AG, Bahnindustrie und dem Eisenbahn-Bundesamt eine Arbeitsgruppe eingesetzt, um gemeinsam die Sicherheit im Schienenverkehr voranzutreiben.

Viertes Ziel: Mehr Wettbewerb

- Eine wesentliche Grundüberzeugung dieser Bundesregierung ist: Wir dienen den Bedürfnissen der Menschen am besten und erreichen größtmögliche Vorteile für alle, indem wir ein Maximum an Wettbewerb zulassen.
- „Mehr Wettbewerb“ stellt deshalb aus Sicht der Bundesregierung das vierte wesentliche Ziel von Regulierung dar, auch und gerade im Verkehrssektor.
- Wettbewerb kommt insbesondere den Nutzern zugute, die eine bessere Angebotsqualität zu marktgerechten Preisen vorfinden.
- So profitieren die Kunden des Schienenpersonenverkehrs - dank des inzwischen regen Wettbewerbs - heute von einer Angebotsdichte, einem Komfort und Service, wie er vor wenigen Jahrzehnten noch undenkbar gewesen wäre.
- Wenn wir aber schon von „Wettbewerb“ reden, meinen wir damit immer fairen Wettbewerb.
- Der Staat ist gefordert, einen Rahmen zu setzen, der möglichst vielen Wettbewerbern den Zugang

zum Markt eröffnet und Wettbewerbsverzerrungen vermeiden hilft.

- Deshalb ist es ein wichtiges Ziel staatlicher Regulierung, im Verkehrssektor allen Anbietern faire Wettbewerbschancen zu eröffnen und unfaire Wettbewerbsschranken abzubauen.
- Dies gilt sowohl für den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern als auch für den Wettbewerb innerhalb der einzelnen Verkehrsträger.
- Allerdings bin ich überzeugt, dass wir eines nicht machen: Den Wettbewerb innerhalb eines Verkehrsträgers so einzuführen, dass die Wettbewerbsfähigkeit dieses Verkehrsträgers gegenüber anderen unangemessen geschwächt wird.
- In diesem Kontext möchte ich kurz die nationale Umsetzung der EU-Flughafentgeltrichtlinie ansprechen. Die EU-Richtlinie fordert die Schaffung einer unabhängigen Behörde, die die Flughafentgelte genehmigt. Gleichzeitig lässt sie Rücksichtnahme auf föderale Strukturen wie in Deutschland zu.
- Über den Inhalt der Regulierung gibt es einen nachhaltigen Disput zwischen Fluggesellschaften und den Flughäfen. Strittige Themen sind die Marktstellung der Flughäfen, die Übertragung der Entgeltregulierung auf die Bundesnetzagentur sowie die Orientierung der Entgelte an der effizienten Kostenbereitstellung . Wir haben zur Umsetzung der

Richtlinie einen Referentenentwurf in die Ressortabstimmung gegeben.

- Ein weiteres Thema ist die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs.
- Hier denke ich: Eine moderne, leistungsfähige Bahn, wie wir sie heute haben, braucht keinen Konkurrenzschutz gegenüber dem Busverkehr.
- Wir wollen daher die bestehenden Wettbewerbsschranken im Personenbeförderungsgesetz beseitigen.
- Damit erschließen wir Kundensegmente mit kleinem Geldbeutel.
- Und profitieren wird nicht zuletzt die Umwelt, wenn wir einem weiteren umweltfreundlichen Verkehrsmittel im Fernverkehr den Weg bahnen.

Fünftes Ziel: Umweltgerechte Mobilität

- Das bringt mich zum fünften Punkt unserer neuen Verkehrspolitik: Wir setzen auf umweltgerechte Mobilität!
- Auch dieses Ziel wollen wir mit so wenig Bevormundung wie nötig erreichen.
- Deshalb setzen wir gerade im Umwelt- und Klimaschutz auf den Wettbewerb um die besten Lösungen - etwa im Bereich neuer Antriebstechnologien.

- Wir werden bei der Maut die Spreizung zwischen Euro 3 und Euro 5 ausweiten. Bei den Diskussionen über die Beschränkung von Emissionen im Flug- und Schiffsverkehr setzen wir auf internationale Lösungen, um ein faires level playing field zu besichern.
- Nicht von ungefähr bestimmt das Prinzip „Wettbewerb um die beste Lösung“ die Philosophie unseres Projektes „Modellregionen „Elektromobilität“.
- Denn auch im Umwelt- und Klimaschutz gilt: Nicht Verbote und Gängelung bringen uns voran, sondern Kreativität und neue Ideen.

Sechstes Ziel: Förderung effizienter Infrastrukturinvestitionen sowie von Innovationen

- Wie bereits eben erwähnt, ist es unser Anliegen, den Verkehrshaushalt auf einem möglichst hohen Niveau zu verstetigen.
- Die positiven Effekte aufgrund einer guter Infrastruktur sind Ihnen als Verkehrsexperten alle bekannt.
- Auch ich bin Steuerzahler. Daher kann ich Ihnen versichern, dass ich den Anspruch habe, jeden Euro so effizient wie möglich für Infrastrukturinvestitionen und Innovationen einzusetzen.
- Mit unseren Mitarbeitern erstellen wir Lösungen und diesem Anspruch gerecht zu werden und die

Mittelverwendung in regelmäßiger Abfolge zu hinterfragen und zu optimieren.

- Das vermeintlich wohlfeile Motto: ‚Mehr Bildung, statt Beton‘ verkennt: Wir brauchen beides: Bestmögliche Bildung als gesellschaftliche und wirtschaftliche Teilhabe-Voraussetzung und eine bestmögliche Infrastruktur!
- Das Hauptaugenmerk unseres Hauses liegt auftragsgemäß im Erhalt und im Ausbau unserer Infrastruktur – und zwar gleichermaßen bei allen Verkehrsträgern.
- Denn unser Staat kann es sich nicht leisten, die Verkehrssubstanz auf Verschleiß zu fahren.
- Unser Ziel ist es daher, die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auch nach Auslaufen der Konjunkturpakete auf hohem Niveau zu verstetigen.
- Wir werden hierfür auch auf der Finanzierungsseite neue Modelle entwickeln und die Potenziale Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) stärker nutzen. Das schafft Wettbewerb gegenüber den staatlichen Bauverwaltungen, die sich durch die ÖPP-Projekte herausgefordert fühlen und sorgt so für einen Effizienzschub.

Regulierung am Beispiel des Schienenverkehrs

- Lassen Sie mich zum Schluss manchen Erwartungen genügend auf Projekte im Bereich der Regulierung für die Bahn eingehen.
- Wir haben seit Beginn der Bahnreform im Jahr 1994 bereits einige Erfolge vorzuweisen. So ist die Zahl der Eisenbahnunternehmen, die unser Schienennetz nutzen auf rd. 340 gestiegen.
- Ihr Marktanteil im Güterverkehr liegt heute bei über 20 %, im Schienenpersonennahverkehr bei rund 10 %.
- Aber gerade bei den netzgebundenen Leistungen auf der Schiene stellt sich die brisante Frage, welche Aufgaben der Staat und welche Aufgaben die Privatwirtschaft zu erfüllen hat.
- Gerade das Hin und Her um die Bahnprivatisierung in der vergangenen Legislaturperiode hat gezeigt, wie notwendig ein klares ordnungspolitisches Koordinatenkreuz für die Regulierung der Bahn ist.
- Deshalb haben die Regierungsparteien im Koalitionsvertrag einen klaren ordnungspolitischen Grundsatz für Aufgabenteilung zwischen Staat und Privatwirtschaft aufgestellt:
 - Aufgabe der Privatwirtschaft ist es, Personenverkehr, Gütertransport und Logistik zu betreiben.
 - Aufgabe des Staates ist es, eine zukunfts- und leistungsfähige Infrastruktur zu garantieren, für faire Wettbewerbsregeln zu sorgen und den

Unternehmen Planungssicherheit zu geben. Dies entspricht im übrigen den Regelungen des Grundgesetzes.

- Dementsprechend werden wir die Aufgaben von Staat und Privatwirtschaft auch im Bereich der Schiene sinnvoll abgrenzen und ordnen.
- Die Transport- und Logistiksparten sollen, wie Sie alle wissen, privatisiert werden, sobald es der Kapitalmarkt zulässt.
- Die Infrastruktursparten hingegen – also Netz, Bahnhöfe und Energieversorgung – werden nicht privatisiert, weil sie im Zusammenhang mit der staatlichen Infrastrukturverantwortung stehen.
- Hier werden wir durch den Koalitionsvertrag aufgefordert zu prüfen, wie wir eine noch stärkere Unabhängigkeit des Netzes von der DB Holding erreichen können.
- Für eine grundlegende Überarbeitung im Regulierungsrecht für die Bahn nehmen wir derzeit eine Bestandsaufnahme der vielfältigen rechtlichen Regelungen vor und prüfen sie auf ihre Angemessenheit in Bezug auf folgende Themen:
 - den Zugang zum Netz und zu den Serviceeinrichtungen,
 - die Regulierung der Entgelte,
 - die Missbrauchsaufsicht,

- die Regulierung im Bereich der Sicherheit (einschließlich Qualitätsregulierung) und
- die Sicherstellung der Grundversorgung mit Eisenbahnverkehrsleistungen.
- Auf der Grundlage dieser Bestandsaufnahme werden wir dann unsere Position für konkrete Rechtsetzungsvorhaben festlegen.
- Dazu gehört auch, dass wir uns ein Bild über die Marktstellung der regulierten Unternehmen machen. Denn Regulierung soll Marktmissbrauch verhindern. Dieser kann nur ausgeübt werden, wenn eine signifikante Marktmacht besteht. Hierzu brauchen wir eine rationale Diskussion.
- An diesem Prozess werden viele beteiligt sein. Natürlich auch die Unternehmen der Branche selbst. Das meinen wir mit „Betroffene zu Beteiligten“ machen.
- Schließlich haben wir den Anspruch, ein in sich geschlossenes Konzept vorzulegen und nicht nur einen Flickenteppich an Einzelvorschlägen. Die Arbeit, die wir jetzt leisten, ermöglicht uns dann auch ein zügiges Rechtsetzungsverfahren.

Anrede,

- Abschließend ein kurzes Wort zur europäischen Regulierung. Regulierung ist ja keineswegs nur ein nationales Thema, gerade nicht im Verkehrssektor. Was wir durch Wettbewerb seit 1994 mitunter

mühsam in Deutschland geschafft haben und weiterhin anstreben, muss nun auch auf europäischer Ebene gelingen!

- Mit den drei Eisenbahnpaketen sind auf EU-Ebene wesentliche Fortschritte bei der Schaffung eines europäischen Eisenbahnraumes gemacht worden.
- Dies ist für die Eisenbahnen besonders wichtig, da sie durch die Organisation in nationale Staatsbahnen zu lange auf die längst zu klein gewordenen Dimensionen der Einzelstaaten beschränkt waren.
- Für Marktanteile und Zukunftschancen der Eisenbahnen sind die Bedingungen des EU-Verkehrsmarktes von entscheidender Bedeutung. Deswegen müssen so schnell wie möglich die noch bestehenden bürokratischen und technischen Schranken im europäischen Bahnnetz fallen.
- Die Bundesregierung unterstützt daher ausdrücklich die Bemühungen auf EU-Ebene zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.
- Denn in einer globalisierten Wirtschaft darf Wettbewerb nicht an den Grenzen Halt machen!

Vielen Dank!