

043086/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 09/09/08

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 8.9.2008  
KOM(2008) 536 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT  
UND DEN RAT**

**Qualität von Schienengüterverkehrsdiensten**

# **MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT**

## **Qualität von Schienengüterverkehrsdiensten**

### **1. VERORDNUNGSVORSCHLAG DER KOMMISSION VON 2004**

Im März 2004 verabschiedete die Kommission den Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr (KOM(2004) 144 endg. vom 3. März 2004). Die Gründe für diesen Vorschlag waren die schlechte Qualität der von den Frachtunternehmen erbrachten Dienste und die Notwendigkeit, diese Qualität in angemessener Zeit zu verbessern, damit die Schiene innerhalb des Logistiksystems der EU eine hinreichende Position behaupten kann.

Außerdem war die Kommission der Ansicht, dass die Entwicklung des Wettbewerbs zu langsam vonstatten ging, um eine annehmbare Qualitätssteigerung im Schienengüterverkehr herbeizuführen. Sie hielt deshalb Maßnahmenvorschläge für sinnvoll, die in den zwischen den Eisenbahnunternehmen und ihren Kunden geschlossenen Verträgen verbindliche Entschädigungsregelungen vorsahen. Nach ihrer Ansicht waren diese Maßnahmen einer Situation angemessen, in der die Marktöffnung noch kaum vorangeschritten war und die etablierten Marktteilnehmer noch eine große Dominanz ausübten und auf diese Weise Anreize erhalten sollten, ihre Leistung weiter zu verbessern.

Die Kommission nannte in ihrem Verordnungsentwurf drei Qualitätskriterien, die von den Frachtunternehmen erfüllt werden müssen: Einhaltung der vereinbarten Lieferfrist, Unterrichtung des Kunden bei Lieferproblemen und eine gewisse Flexibilität in Bezug auf den Beförderungsauftrag.

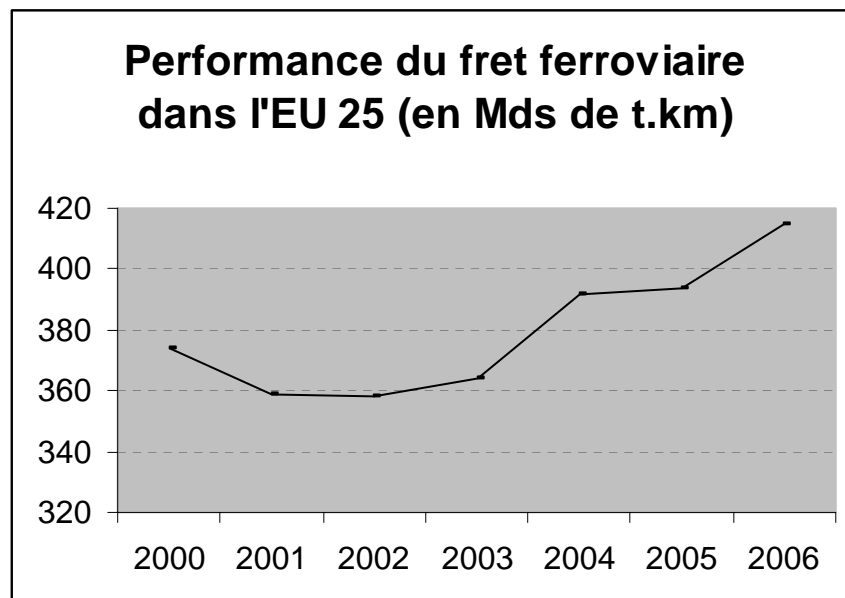
Auch wenn er die Ziele der Kommission unterstützt, hielt der Gesetzgeber den Verordnungsentwurf für unangemessen. Unter Berücksichtigung dieses Standpunkts und um die in ihrem Vorschlag aufgezeigten Probleme weiterhin gründlich zu analysieren, hat sich die Kommission verpflichtet, im Jahr 2008 einen Bericht über die im Schienengüterverkehr erzielten Qualitätsverbesserungen und die Notwendigkeit einschlägiger Rechtsvorschriften zu erstellen.

Diese Mitteilung enthält Indikatoren für die Qualität von Schienengüterverkehrsdiensten und stellt deren Entwicklung während der letzten Jahre dar. Ferner wird auf die Wirksamkeit in der Branche umgesetzter Vereinbarungen und freiwilliger Maßnahmen eingegangen. Abschließend werden Empfehlungen in Bezug auf Gemeinschaftsmaßnahmen in diesem Bereich ausgesprochen. Die Mitteilung stützt sich auf die Auskünfte verschiedener Wirtschaftsbeteiligter (Frachtkunden, Frachtunternehmen, Infrastrukturbetreiber) sowie auf die Angaben von Branchenverbänden.

## 2. AKTUELLE QUALITÄTSERFORDERNISSE IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

Im Schienengüterverkehr hat sich in den letzten Jahren insofern ein Trendwechsel vollzogen, als das Leistungsniveau dieses Verkehrsträgers sich seit 2004 nicht mehr weiter verschlechtert hat. Im Jahr 2006 wurde sogar ein deutlicher Anstieg verzeichnet, so dass der Bahnanteil im europäischen Güterverkehr in jenem Jahr zugenommen hat.

Der Trend scheint aber noch nicht sehr gefestigt, da er in erster Linie auf externe Faktoren zurückzuführen ist (u. a. Anstieg des Ölpreises, Überlastung der Straßen, ungünstige Witterungsbedingungen für die Binnenschifffahrt) und weniger darauf, dass die Schiene spürbar an Attraktivität gewonnen hätte. Für die Eisenbahn schlagen mehrere günstige Faktoren zu Buche, darunter der Anstieg des kombinierten Verkehrs und die längeren Strecken, die im Güterverkehr innerhalb der EU zurückgelegt werden müssen. Um diese Chancen allerdings nutzen zu können, muss die Schiene wettbewerbsfähiger, d. h. flexibler, schneller, zuverlässiger und/oder preisgünstiger, werden.



Quelle: Eurostat

Qualität lässt sich auf zweierlei Art auffassen, entweder im Sinne eines angebotenen und erbrachten Dienstleistungsniveaus, oder als die Erfüllung vertraglicher Verpflichtungen. Die Kommission trug in ihrem Verordnungsentwurf beiden Aspekten Rechnung, nämlich durch die Schwerpunkte Flexibilität und Kundeninformation einerseits und Pünktlichkeit andererseits.

Die Erwartungen industrieller Großkunden können aber auch noch auf andere Aspekte gerichtet sein, nämlich auf die Verfügbarkeit der Dienste und deren Sicherheit. Je nach Art der beförderten Güter und den mit ihrem Transport verbundenen Risiken ist jedes dieser Kriterien - neben Pünktlichkeit, Information und Flexibilität - für die Kunden von mehr oder minder großer Bedeutung. Voraussetzung für die Zufriedenheit sowohl heutiger als auch künftiger Bahnfrachtkunden ist die Erbringung hochwertiger Dienste, wobei der Qualitätsschwerpunkt je nach Art der beförderten Güter variiert. Eine für alle Kunden einheitliche Rangordnung der Qualitätskriterien ist somit nur schwer aufzustellen.

### **3. FORTSCHRITTE IM SCHIENENGÜTERVERKEHR**

#### *a) Qualitative Elemente*

Die auf Gemeinschaftsebene vorgenommene Marktöffnung im nationalen und grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr ist relativ jungen Datums. Grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste wurden seit 15. Januar 2003 schrittweise dem Wettbewerb geöffnet, bei den innerstaatlichen Verkehrsdiensten wurde damit am 1. Januar 2007 begonnen. Mehrere Mitgliedstaaten haben diese Termine vorgezogen und ihre Märkte schon seit vielen Jahren liberalisiert.

Diese Wettbewerbsöffnung, sowohl in der EU-12 wie auch in der EU-15, bildet für die etablierten Frachtunternehmen den größten Anreiz, ihre Tätigkeit neu zu strukturieren und ihre Leistung zu steigern. Häufig ist die Umstrukturierung der alteingesessenen Eisenbahnunternehmen dort am weitesten vorangeschritten, wo die Liberalisierung frühzeitig erfolgte.

Der Schienengüterverkehrsmarkt ist in mehrere Einzelmärkte mit jeweils unterschiedlichen Anforderungen unterteilt. Häufig werden in dem Zusammenhang Eisen- und Stahlerzeugnisse, chemische Erzeugnisse, Automobile, Papier, Lebensmittel sowie Rohstoffe und der intermodale Verkehr genannt. Zahlreiche Eisenbahnunternehmen haben Reformen in die Wege geleitet, um genauere Kenntnis über die Erfordernisse in diesen Einzelmärkten zu erlangen und ihr Dienstangebot daran auszurichten (das Dienstangebot großer Frachtunternehmen reicht heutzutage von der Wagenladung über den Container-Transport bis hin zum mittel- bis langfristig planbaren Ganzzug).

Neue Instrumente und Verfahren sind dem Kundenkontakt gewidmet, beispielsweise Verkaufsteams, die bestimmte Einzelmärkte oder Großkunden betreuen, oder IT-Werkzeuge, die die Beziehungen zum Kunden einfacher und reibungsloser gestalten. Generell ist festzustellen, dass die Kundeninformation und die kommerzielle Reaktionsfähigkeit der Schienenverkehrsunternehmen sich seit mehreren Jahren kontinuierlich verbessern.

Gleichzeitig haben die etablierten Eisenbahnunternehmen eine Umstrukturierung ihrer Produktion eingeleitet. Auch hier sind die Fortschritte in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich, wobei einer der ausschlaggebenden Faktoren das Wettbewerbsniveau ist. Durch den Wettbewerb werden Produktions- und Kostenrationalisierung bei den Unternehmen vorangetrieben, ebenso wie die Einführung neuer Methoden und Produktionsweisen, die Ausweitung des Dienstleistungsangebots und die Nutzung neuer, leistungsfähigerer Instrumente.

Trotz dieser Fortschritte wird die Dienstleistungsqualität von den Frachtkunden offenbar recht unterschiedlich beurteilt. Allem Anschein nach ist im Schienengüterverkehr die Qualität noch immer geringer als im modernen Güterkraftverkehr, insbesondere in Marktsegmenten, in denen die Schiene eigentlich klare Vorteile gegenüber der Straße hat.

#### *b) Überwachung und Qualitätsklauseln*

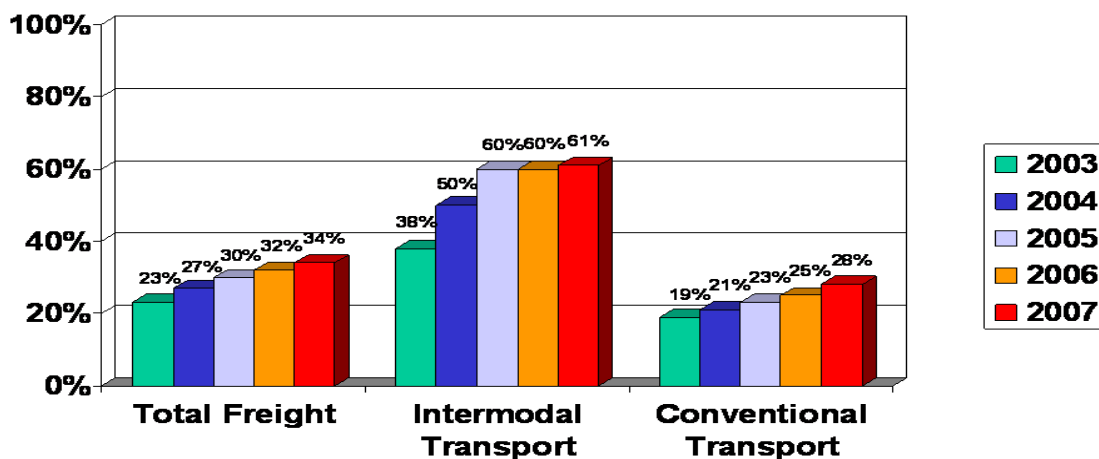
Bei der Qualitätsüberwachung wurden mehrere Verbesserungen erzielt. Erstens hat sich die Branche insgesamt dem Ziel der Qualitätsverbesserung verschrieben, was sich u. a.

widerspiegelt in der Unterzeichnung der Qualitätscharta im Juli 2003 durch die UIC<sup>1</sup>, die GEB<sup>2</sup> und das CIT<sup>3</sup> (siehe Anhang I), in der gemeinsamen Erklärung UIC/GEB und FIATA<sup>4</sup>/CLECAT<sup>5</sup> vom April 2005 über die Qualität des grenzüberschreitenden konventionellen und kombinierten Güterverkehrs, oder in den Leitlinien zur Ausarbeitung und Umsetzung von Qualitätsvereinbarungen für bestimmte Bereiche des internationalen konventionellen Güterverkehrs, die von UIC/FIATA/CIT im Oktober 2006 erstellt wurden.

Zweitens haben zahlreiche etablierte Unternehmen eine Qualitätszertifizierung ihrer Dienstleistungen eingeführt (siehe Anhang II) und damit ihre Bereitschaft zum Ausdruck gebracht, ihre Leistungsfähigkeit zu verbessern und ihren Kunden zusätzliche Garantien zu bieten. Ziel dieser Maßnahmen war weniger die Einführung verbindlicher Vertragsbestimmungen, sondern die Unternehmen zu ermuntern, auf freiwilliger Basis ihr Dienstleistungsniveau anzuheben und ihren Kunden größere Aufmerksamkeit zu widmen.

In den letzten vier Jahren sind offenbar in zunehmendem Maße Qualitätsklauseln in die Beförderungsverträge aufgenommen worden, vor allem im kombinierten Verkehr. Allerdings scheint die Zahl der Verträge, die solche Klauseln enthalten, im Verhältnis zur Gesamtzahl der Verträge sich in den letzten Jahren stabilisiert zu haben. Der Eintritt neuer Marktteilnehmer und der Anstieg ihrer Marktanteile ist der Einführung von Qualitätsklauseln offenbar förderlich, da diese Unternehmen wohl eher geneigt sind, diese Klauseln in den Verträgen zu akzeptieren und sie gegebenenfalls durch höhere Preise auszugleichen.

### Anteil der Verträge mit Qualitätsklauseln



Quelle: GEB

1 Internationaler Eisenbahnverband  
 2 Gemeinschaft der Europäischen Bahnen  
 3 Internationales Eisenbahntransportkomitee  
 4 Internationaler Spediteurverband  
 5 Internationale Föderation der Spediteurorganisationen

c) *Quantitative Elemente der Qualitätsverbesserung*

Der Erfolg der von der Branche unternommenen Anstrengungen (siehe Abschnitt 3b) ist nicht offensichtlich. Informationen über die Qualität von Bahnfrachtdiensten sind bestenfalls sporadischer Art und nicht hinreichend repräsentativ, um die Wirksamkeit der freiwilligen Maßnahmen zuverlässig beurteilen zu können.

Am häufigsten werden Angaben zur Pünktlichkeit der Züge gemacht. Die hierzu verfügbaren Daten sind aber gering und wenig aussagekräftig. Von der UIRR<sup>6</sup> veröffentlichte Daten (siehe Anhang III) lassen erkennen, dass die Pünktlichkeit der Züge im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr sehr zu wünschen übrig lässt und in den letzten Jahren abgenommen hat. Die Fahrpläne werden nur in weniger als 60 % der Fälle eingehalten (2006: 53 % und 2007 nur einige Prozent darüber).

Den von der GEB veröffentlichten Zahlen zufolge (siehe Anhang IV) hat sich die Pünktlichkeit von Güterzügen insgesamt geringfügig verbessert. In Österreich, Dänemark, Finnland, den Niederlanden, Schweden und Spanien erreichen nach Angaben der Unternehmensverbände im Inlandsverkehr mehr als 90 % der Güterzüge pünktlich ihr Ziel, während in den meisten übrigen Mitgliedstaaten die Quote mindestens 80 % beträgt.

Abgesehen davon, dass die Pünktlichkeit nur einen Aspekt der von den Kunden erwarteten Qualität ausmacht, ist festzustellen, dass

- der Informationszugang und die Verlässlichkeit der Informationen weiterhin beschränkt sind;
- die Pünktlichkeit im Inlandsverkehr hinreichend ist. Dagegen scheint sie im grenzüberschreitenden Verkehr gering bis sehr gering zu sein, also in einem Bereich, der 50 % des Schienengüterverkehrs in der Union ausmacht und über die kommenden Jahre das größte Wachstumspotenzial verspricht (u. a. durch den zunehmenden Containerverkehr);
- zwar insgesamt Fortschritte erzielt wurden, diese aber nicht ausreichen.

#### **4. PROBLEME MIT DER INFRASTRUKTUR UND VERBUNDENEN DIENSTLEISTUNGEN**

Im Mittelpunkt dieser Untersuchung standen bisher die Tätigkeiten der Unternehmen und ihre Fortschritte bei deren Umstrukturierung und der Qualitätsüberwachung sowie das Verhältnis zu den Kunden. Die Ursachen der Verspätung von Güterzügen bzw. generell der Nichteinhaltung vertraglicher Verpflichtungen sind aber nicht immer einfach zu bestimmen. Nach Angaben der ERFA<sup>7</sup> ist in mindestens 60 % der Fälle nicht das Unternehmen für eine schlechte Dienstleistung verantwortlich. In manchen Fällen liegt das Verschulden beim Kunden, sehr häufig aber beim Infrastrukturbetreiber und/oder den verbundenen Diensten (Terminals und Rangierbahnhöfe).

---

<sup>6</sup> Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße

<sup>7</sup> Europäischer Verband des Schienengüterverkehrs

Die Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur und zu den Dienstleistungen sowie deren Qualität sind in der EU uneinheitlich. Der Betrieb der Schieneninfrastruktur und die entsprechende Investitionspolitik werden je nach Mitgliedstaat sehr unterschiedlich gehandhabt. Fest steht allerdings, dass die Infrastrukturbetreiber generell größere Fortschritte in den genannten Bereichen erzielen müssen. Vor allem im Schienenverkehrsmanagement sind Verbesserungen notwendig, damit unvorhergesehene Ereignisse sich so wenig wie möglich auf den Zugbetrieb auswirken. Dies erfordert u. a. den zunehmenden Einsatz neuer innovativer Technologien und eine bessere Instandhaltung der Infrastruktur. Insbesondere ist es notwendig, dass im grenzüberschreitenden Verkehr die nationalen Infrastrukturbetreiber stärker zusammenarbeiten und die technische und administrative Interoperabilität rascher vorangetrieben wird. Mitunter sind Investitionen in den Bau neuer Infrastruktur die einzige Möglichkeit, deren Qualität zu verbessern.

Abschließend ist festzuhalten, dass diese Untersuchung sich sowohl auf die eigentliche Schieneninfrastruktur als auch auf die Terminals und andere verbundene Dienstleistungen erstreckt, die ein wesentliches Glied in der Produktionskette des Schienengüterverkehrs darstellen, zuweilen aber ungeeignet sind, den Eisenbahnunternehmen ein angemessenes Dienstleistungsniveau zu bieten.

## **5. LEITLINIEN UND VORSCHLÄGE DER KOMMISSION**

Aus den vorigen Abschnitten wird deutlich, dass die Branche, allen voran die Eisenbahnunternehmen (neue und alteingesessene gleichermaßen), zwar Fortschritte erzielt und große Anstrengungen unternommen hat, um die Dienstleistungsqualität zu verbessern, diese jedoch aber immer noch hinter den Kundenerwartungen zurückbleibt. Die Maßnahmen des Sektors erscheinen somit noch unzureichend, obwohl nicht nur die Leistung der Schienenverkehrsunternehmen über die Qualität des Schienengüterverkehrs entscheidet, sondern auch die Kapazität der Infrastruktur und der verbundenen Dienste für die Produktionsleistung der Eisenbahn entscheidend ist.

Vor diesem Hintergrund und angesichts der Tatsache, dass verbindliche Regelungen in den Vertragsbeziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und den Kunden vom Gesetzgeber und den beteiligten Akteuren konsequent abgelehnt werden, hält die Kommission es für angebracht, ihren Vorschlag einer Verordnung über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr zurückzuziehen. Um die in ihrem Vorschlag aufgezeigten Probleme, auf die im Sektor nicht hinreichend durch freiwilliges Handeln reagiert wurde, anzugehen, wird sie ihre Maßnahmen zur Entwicklung des Wettbewerbs sowie zur Bereitstellung hochwertiger Infrastrukturen und verbundener Dienste im Güterverkehr fortsetzen und gegebenenfalls verstärken und sich die Möglichkeit vorbehalten, einen neuen Vorschlag zu unterbreiten, sofern die Entwicklung des Schienengüterverkehrs dies erfordern sollte.

### *a) Fortsetzung und Verstärkung von Maßnahmen zur Entwicklung des Wettbewerbs*

Wesentliche Voraussetzung für eine Verbesserung der Dienstleistungsqualität ist die Entwicklung des Wettbewerbs. Im Verordnungsvorschlag der Kommission wurde allerdings darauf hingewiesen, dass diese Entwicklung zu langsam vonstatten geht. Um die auf Gemeinschaftsebene eingeleiteten Reformen zur Förderung des Wettbewerbs im



Eisenbahnsektor wirksam umzusetzen, wird die Kommission sich mittelfristig auf folgende Maßnahmen konzentrieren:

- Anwendung der Wettbewerbsvorschriften des Ersten und Zweiten Eisenbahnpakets<sup>8</sup>,
- Neufassung des Ersten Eisenbahnpakets.

Ein weiteres wichtiges Element im Hinblick auf besser funktionierende Schienenverkehrsmärkte wird darin bestehen, die Anwendung der gemeinschaftlichen Leitlinien über staatliche Beihilfen für Eisenbahnunternehmen<sup>9</sup> zu überwachen.

*b) Fortsetzung und Verstärkung der Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und Förderung der Interoperabilität*

Damit den Schienengüterverkehrsunternehmen in Zukunft hochwertige Infrastrukturen und damit verbundene Dienstleistungen in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen, wird die Kommission verstärkt darauf hinwirken, dass die Infrastruktur optimal genutzt wird, die Infrastrukturbetreiber ihre Zusammenarbeit verbessern und Investitionen in die Schieneninfrastruktur getätigt werden. Außerdem wird sie ihre Aufmerksamkeit weiterhin einer ausgewogenen und effizienten Gestaltung des Verkehrsmix aus Personen- und Güterbeförderung widmen. Die vorliegenden Leitlinien sind u. a. Bestandteil folgender Initiativen:

- Schaffung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes in Europa<sup>10</sup>;
- Förderung und Begleitung der ERTMS<sup>11</sup>-Einführung und der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität „Telematikanwendungen im Güterverkehr“ (TSI TAF)<sup>12</sup>;
- Förderung nachahmenswerter Verfahren in der Infrastrukturverwaltung, z. B. durch größtmögliche Verbreitung und Anwendung der in der Mitteilung über Mehrjahresverträge<sup>13</sup> enthaltenen Grundsätze;
- das TEN-V<sup>14</sup>-Programm, insbesondere die Tätigkeiten der Europäischen Koordinatoren;
- Fortsetzung des Programms „Marco Polo“, das unter anderem die Integration der Logistikkette unterstützt.

---

<sup>8</sup> Als Folgemaßnahme zum Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Durchführung des ersten Eisenbahnpakets, KOM(2006) 189 endg. vom 3. Mai 2006.

<sup>9</sup> Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen, SEK(2008) 512 vom 30. April 2008.

<sup>10</sup> Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament - Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes, KOM(2007) 608 endg. vom 18. Oktober 2007.

<sup>11</sup> Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem

<sup>12</sup> Verordnung (EG) Nr. 62/2006 der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Telematikanwendungen für den Güterverkehr des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

<sup>13</sup> Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament - Mehrjahresverträge für die Qualität der Schieneninfrastruktur, KOM(2008) 54 endg. vom 6. Februar 2008.

<sup>14</sup> Transeuropäisches Verkehrsnetz

c) *Fortsetzung und Verstärkung der Maßnahmen für mehr Transparenz in Bezug auf Informationen und Leistungsmanagement im Schienenverkehr*

Um in Bezug auf die Qualität von Schienengüterverkehrsdiensten größere Transparenz zu schaffen und der Branche insgesamt (insbesondere Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen) Anreize zu bieten, ihr Dienstleistungsniveau weiter zu steigern, wird die Kommission nachstehende Maßnahmen unterstützen und auf ihre Umsetzung achten:

- die Einführung einer leistungsabhängigen Entgeltregelung<sup>15</sup>
- die Schaffung von Instrumenten zur Messung der Dienstleistungsqualität im Schienengüterverkehr<sup>16</sup>
- die Veröffentlichung von Qualitätsindikatoren.

---

<sup>15</sup> Artikel 11 (Leistungsabhängige Entgeltregelung) der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.

<sup>16</sup> Siehe Punkt 3.2 der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament - Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes, KOM(2007) 608 endg. vom 18. Oktober 2007.

## ANHÄNGE

Anhang I: Qualitätscharta (UIC, GEB, CIT)

Anhang II: Qualitätszertifizierung großer Eisenbahnunternehmen (Quelle: GEB)

Anhang III: Pünktlichkeit von Zügen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr  
(Quelle: UIRR)

Anhang IV: Pünktlichkeit von Güterzügen (Quelle: GEB)



**ANHANG II: QUALITÄTSZERTIFIZIERUNG GROßER EISENBAHNUNTERNEHMEN (QUELLE: GEB)**

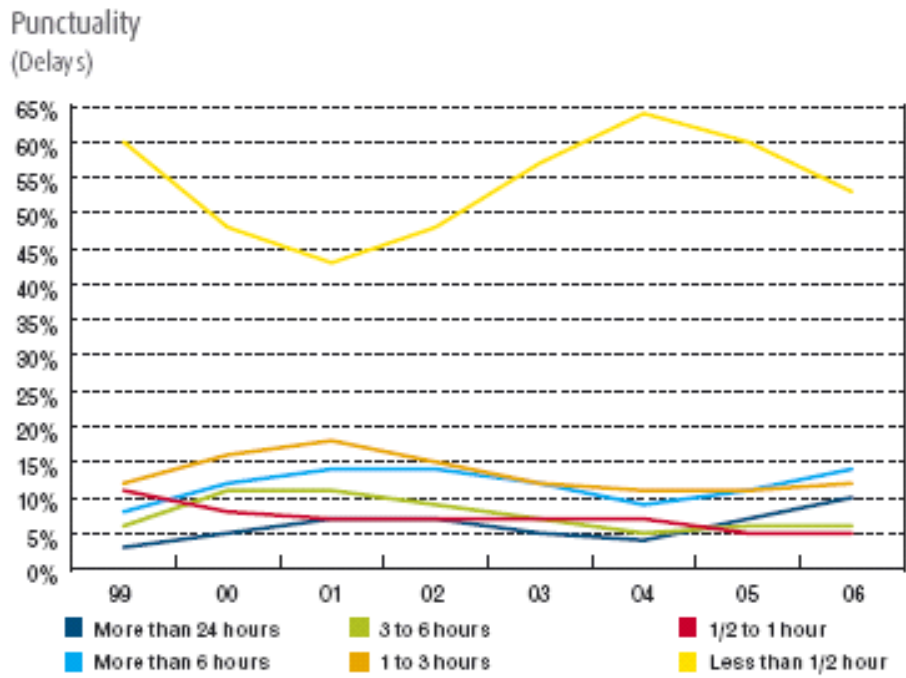
	ISO 9001	SQAS <sup>17</sup>	ISO 14001 <sup>18</sup>	OHSAS 18001 <sup>19</sup>	VDA 6.2 <sup>20</sup>
<b>BDZ</b>	(X) <sup>21</sup>				
<b>BLS Cargo</b>	X				
<b>CFL Cargo</b>	(X)				
<b>CFR Marfa</b>	X		(X)		
<b>Green cargo</b>	X		X	(X)	
<b>GYSEV</b>	X				
<b>MAV Cargo</b>	X		X		
<b>PKP Cargo</b>	X		X	(X)	
<b>RCA</b>	X	(X)	(X)	X	X
<b>Railion Deutschland</b>	X	X	X		
<b>Railion Nederland</b>	X	X			
<b>RENFE</b>	X		X		
<b>SBB Cargo</b>	X	X	(X)	(X)	
<b>SZ</b>	X		X		
<b>SNCB</b>	X	X	X		
<b>SNCF Fret</b>	X	X			
<b>Trenitalia Logistica</b>	X		X	X	
<b>VR</b>	X		X		
<b>ZSSK</b>	X		(X)	(X)	

<sup>17</sup> Zertifizierung von Qualitäts- und Sicherheitssystemen  
<sup>18</sup> Zertifizierung von Umweltmanagementsystemen  
<sup>19</sup> Zertifizierung von Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutz-Managementsystemen  
<sup>20</sup> Zertifizierungsstandard der Automobilindustrie  
<sup>21</sup> In Vorbereitung

<b>Cargo</b>					
--------------	--	--	--	--	--

**ANHANG III: PÜNTLICHKEIT VON ZÜGEN IM GRENZÜBERSCHREITENDEN KOMBINIERTEN VERKEHR**

(QUELLE: UIRR)

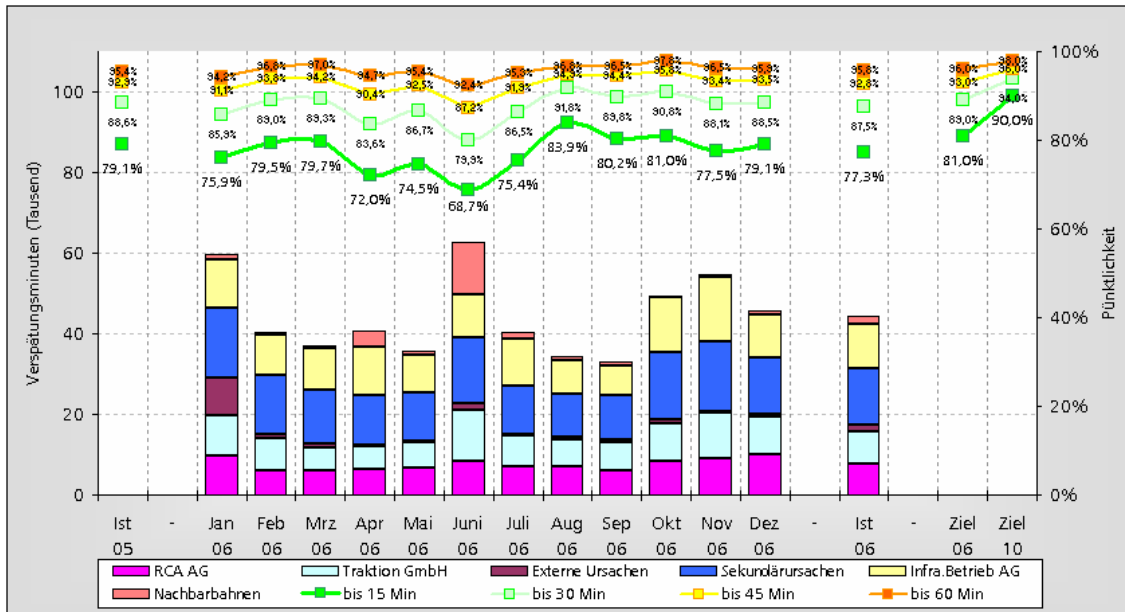


## ANHANG IV: PÜNKTLICHKEIT VON GÜTERZÜGEN

(QUELLE: GEB)

### Österreich

### Pünktlichkeit Rail Cargo Austria, 2006

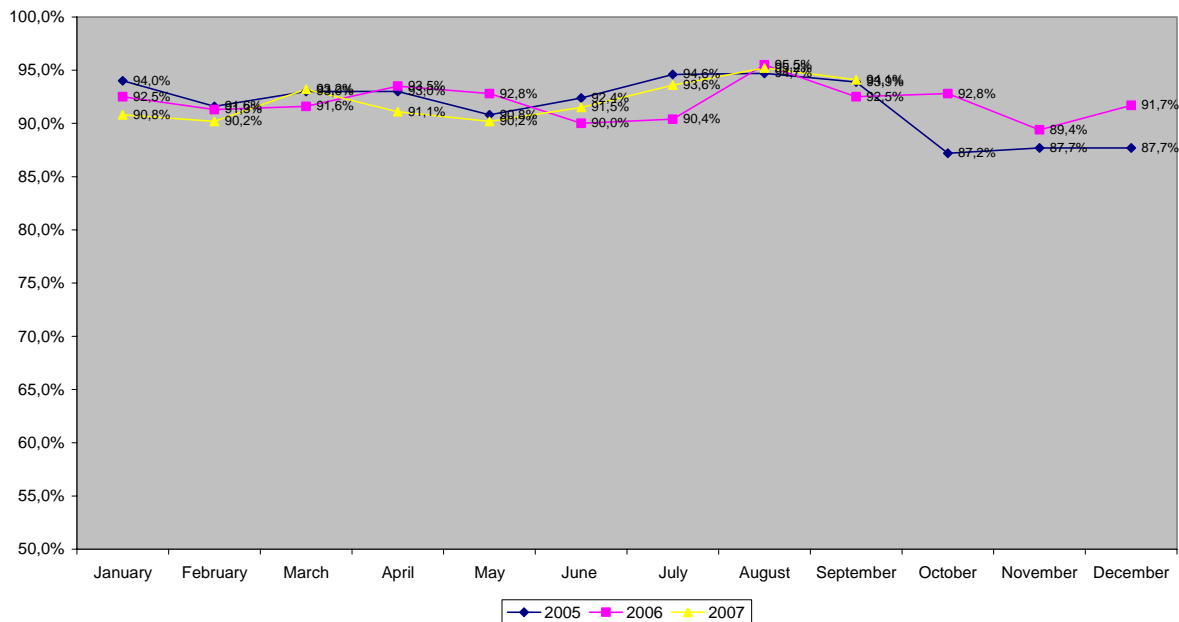




## Belgien

### Pünktlichkeit B-Cargo, 2005-2007

Percentage of Freight Trains < 60 delay on the Belgian Network  
Domestic Traffics (Arrival)



## Dänemark

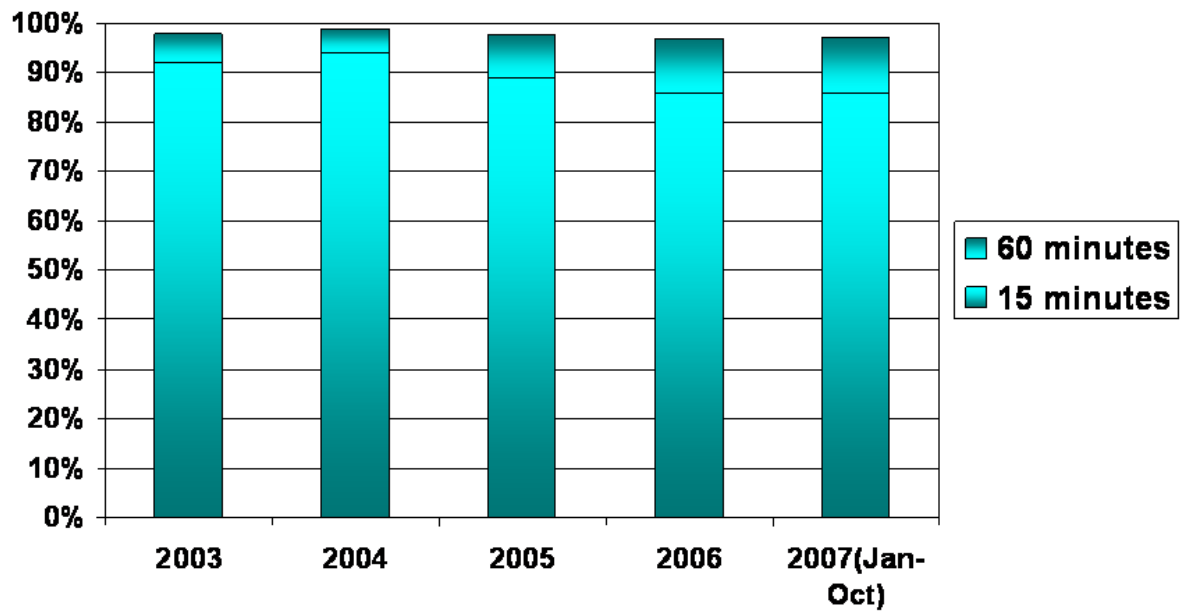
### Pünktlichkeit Railion Denmark, 2006

2006 Punctuality in %	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Cum.
1 Punctuality at departure	85	93	95	94	96	88	88	96	88	90	81	83	90
2 Punctuality at arrival	84	89	87	90	90	87	80	90	81	81	73	87	85

■ > 80 %   
 ■ > 76 %   
 ■ < 76 %   
 Punctuality at 60 minutes tolerance margin

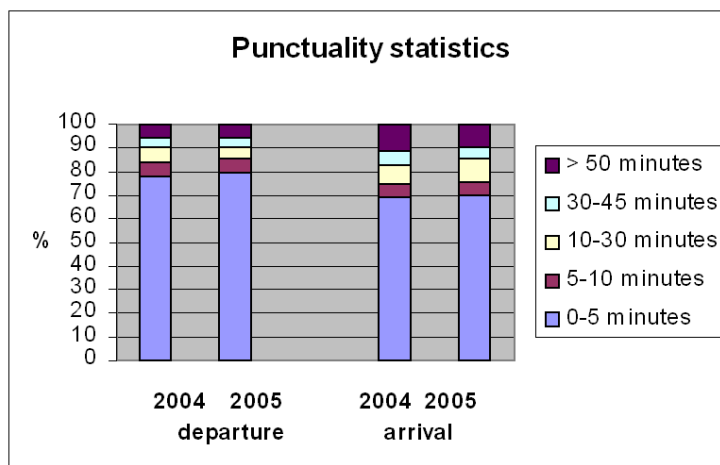
## Finnland

### Pünktlichkeit VR, 2003-2007



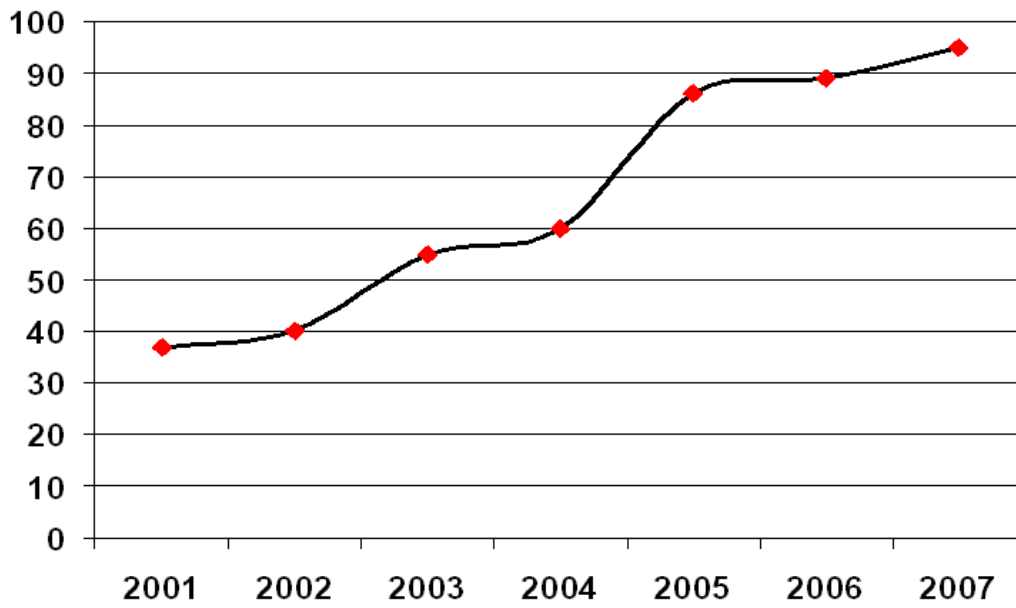
## Niederlande

### Pünktlichkeit in den Niederlanden, 2004-2005



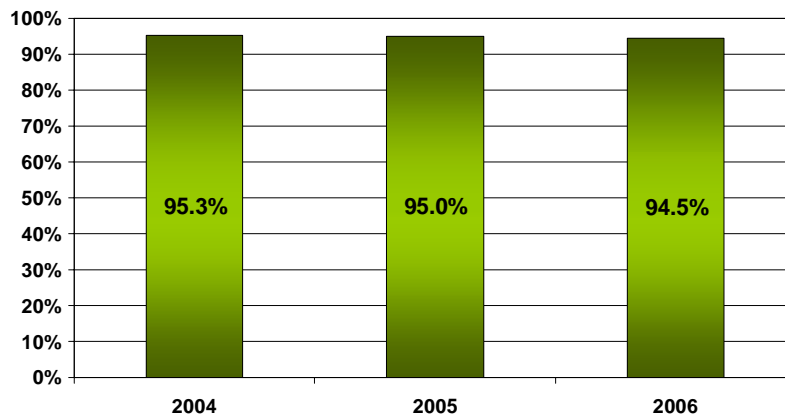
## Schweden

### Pünktlichkeit GreenCargo, 2001-2007



## Spanien

### Punctuality of Trains in Spain



Source: ADIF