

Empfehlungen

der Ausschüsse

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften
über eine Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Entwicklung der
Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der
Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitglied-
staaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes
verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-,
Straßen- und Binnenschiffsverkehrs

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über die Schaffung
eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für Eisenbahnen

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der
Richtlinie 75/130/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln
für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr
zwischen Mitgliedstaaten

KOM(89) 564 endg.; Ratsdok. 4478/90

Punkt der 626. Sitzung des Bundesrates am 1. März 1991

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen
Gemeinschaften (EG),
der Finanzausschuß (Fz),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
(U) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung
zu nehmen:

Ausgeliefert am 19. FEB. 1991

...

106/1/90

EG
Fz
VP 1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich das von der EG-Kommission verfolgte Ziel, die Eisenbahnen in Europa in den Stand zu versetzen, sich im freien Wettbewerb in einem europäischen Binnenmarkt zu behaupten und ihre arteigenen Vorteile zur Geltung zu bringen.

EG
Fz
VP 2. Der Bundesrat teilt die Auffassung der Kommission, daß die Eisenbahnen ihren Anteil am Verkehrsmarkt erhöhen müssen, weil nur durch eine verstärkte Verlagerung der Personen- und Güterströme auf die Schiene die verkehrlichen Probleme der Zukunft gelöst werden können. Er stimmt deshalb den Zielen des Richtlinienvorschlags zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen grundsätzlich zu. Er hält eine verstärkte Zusammenarbeit der Eisenbahnen auf europäischer Ebene für notwendig.

EG
U 3. Die Verwirklichung des von der EG-Kommission umrissenen Entwicklungskonzeptes für die europäischen Eisenbahnen erfordert staatliche Investitionen in erheblichem Umfang, dies vor allem, wenn es gelingen soll, Verkehrsanteile, die bereits auf die Straße abgewandert sind, für die Schiene zurückzugewinnen.

U 4. Die Eisenbahnförderung kann aus der Sicht des Umweltschutzes nur dann positiv bewertet werden, wenn sie nicht zu einem Wachstum der Verkehrsmengen insgesamt, sondern vorrangig zur Verlagerung von Verkehr auf das umweltfreundlichere Verkehrsmittel führt. Nur so kann längerfristig eine Verringerung der durch den Verkehr insgesamt verursachten Umweltschäden erfolgen.

EG
U 5. Der Bundesrat bekräftigt seine in der EntschlieÙung vom 20. Oktober 1989, Drucksache 341/89 (BeschlulÙ), dargelegte Auffassung, wonach dem Ausbau des Schienenverkehrs

...

bei der Lösung der europäischen Verkehrsprobleme vorrangige Bedeutung zukommt. Der Bundesrat wiederholt seine im o. g. Beschluß geäußerte Forderung nach einer erheblich stärkeren Entlastung des Straßen- und Luftverkehrs durch die Verlagerung auf die Schiene.

EG
U 6. Die derzeit laufenden Verhandlungen der Mitgliedstaaten zur Harmonisierung der Regelungen für den Güterverkehr lassen befürchten, daß die Ergebnisse zu erheblichen weiteren Preisvorteilen gegenüber dem schienengebundenen Transport führen werden. Dadurch würden die Wettbewerbschancen der Bahnen zunächst noch weiter verringert.

EG
U 7. Die Eisenbahninvestitionen sollten deshalb auch aus Abgaben finanziert werden, mit denen die weniger umweltfreundlichen Verkehrsarten belastet werden (z. B.: Schwerverkehrsabgabe, Mineralölsteuer). Damit wird parallel zur Mittelaufbringung die Wettbewerbsposition des Bahntransports verbessert.

EG
U 8. Daher bittet der Bundesrat die Bundesregierung, die Kommission aufzufordern, den Finanzbedarf für die Entwicklung der Eisenbahnen zu ermitteln und die Voraussetzungen zu schaffen, daß die Investitionen für die Eisenbahnen aus dem Verkehrssektor heraus erbracht werden.

EG
Fz
VP 9. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang auf, die Deutsche Bundesbahn künftig finanziell noch stärker zu entlasten, um ihre gemeinwirtschaftlichen Aufgaben besser erfüllen zu können. Hierzu gehören neben der Lösung der Schuldenfrage die Einführung der Trennungsrechnung sowie die Übernahme der Wegeausgaben auf den Bund mit der gleichzeitigen Einführung eines Abgabesystems für den Nutzer. Darüber hinaus ist die Deutsche Bundesbahn von ihren überhöhten Versorgungsaufwendungen zu entlasten.

- EG
Fz
10. Durch eine Verbesserung der verkehrspolitischen und finanziellen Rahmenbedingungen, die sich an den hauswirtschaftlichen Möglichkeiten ausrichten muß, wird es der Deutschen Bundesbahn möglich sein, ihren Verkehrsanteil im europäischen Binnenmarkt nicht nur zu halten, sondern sogar auszubauen.
- EG
Fz
VP
11. Diese Grundsätze müssen auch für die übrigen Eisenbahnen in der Gemeinschaft gelten.
- EG
Fz
VP
12. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß der innerdeutschen Entwicklung und der Stellung der Deutschen Reichsbahn in dem Papier der Kommission Rechnung getragen werden muß. Ferner hält er es für erforderlich, die nichtbundeseigenen Eisenbahnen in die Überlegungen einzubeziehen.
- EG
Fz
VP
13. Kritisch ist jedoch die Änderung der Verordnung 1191/69/EWG zu den Leistungen und Aufgaben der Schienenunternehmen im gemeinwirtschaftlichen Bereich zu werten. Der Bundesrat hält im Gegensatz zur Kommission daran fest, daß die Schienenunternehmen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen verpflichtet sind. Aus verkehrspolitischen und infrastrukturellen Gründen muß es möglich bleiben, die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn zu solchen Leistungen zu verpflichten. Es muß vermieden werden, daß die nationalen Staaten die gemeinwirtschaftlichen Lasten der nationalen Eisenbahnunternehmen auf Dritte, insbesondere auf die Länder und Kommunen abwälzen können. Allerdings müssen die Eisenbahnunternehmen für den nicht gedeckten Aufwand bei diesen Leistungen einen vollen Ausgleich erhalten, soweit er nicht durch die Möglichkeit einer Quersubventionierung innerhalb des Unternehmens ausgeglichen werden kann. Der Bundesrat lehnt deshalb insoweit den Verordnungsvorschlag ab.

EG
Fz
VP

14. Der Bundesrat unterstützt grundsätzlich die Vorschläge der Kommission zur Schaffung eines europaweiten Hochgeschwindigkeitsnetzes. Die Wirtschaft ist im wachsenden Binnenmarkt auf schnelle, zuverlässige und umweltfreundliche Verkehrsverbindungen angewiesen. Dies gilt im besonderen Maße auch für den Güterfernverkehr. Der Bundesrat hält es deshalb für erforderlich, daß dem Schienengüterverkehr bei der Konzeption eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes eine größere Bedeutung als bisher beigemessen wird. Die Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs hat gezeigt, daß das Wachstum an den Bahnen vorbeigegangen ist. Zur Überwindung dieses Zustandes kann ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz nur beitragen, wenn die Verbindungsstücke der nationalen Netze von vornherein in der gleichen Leistungsfähigkeit konzipiert werden. Dies gilt für den Ausbau der Alpentransversalen wie auch für den Zusammenschluß des deutschen und dänischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Darüber hinaus muß den Ost-West-Verbindungen auf der Schiene im europäischen Raum ein höherer Stellenwert beigemessen werden. Die Öffnung der osteuropäischen Märkte wird auch den Transit wachsen lassen.

Der Bundesrat lehnt jedoch die vorbehaltlose Verlagerung der Kompetenz für die Festlegung des Netzes auf Organe der Kommission ab, weil dadurch die Mitwirkungsmöglichkeiten der Länder bei der Entwicklung und Gestaltung des Schienenverkehrs (z. B. bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes) beschnitten würden.

EG
Fz
VP

15. Die vorgeschlagene Änderung der Richtlinie 75/130/EWG wird grundsätzlich begrüßt. Der Bundesrat hat wiederholt seine verkehrspolitische Grundüberzeugung zum Ausdruck gebracht, wonach die Zuwächse vor allem im grenzüber-

106/1/90

schreitenden Güterverkehr auf der Schiene abgewickelt werden müssen und darüber hinaus ein möglichst großer Anteil des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert werden soll. Hierbei kommt dem kombinierten Verkehr besondere Bedeutung zu. Es ist aber nicht sinnvoll, den Umschlag von der Straße auf die Schiene kurz vor oder nach der Grenze vorzunehmen. Das Verkehrsaufkommen sollte möglichst nahe am Versand- bzw. Empfangsort auf die Schiene verladen werden. Deshalb sind Terminals nicht nur in den Schwerpunktbereichen, sondern auch in der Fläche vorzusehen. Zur Lösung der verkehrlichen Probleme der Zukunft trägt die von der Kommission im Bereich des kombinierten Verkehrs vorgeschlagene Förderung und Harmonisierung der Techniken und Transportbehälter bei, wobei das Letztgenannte auch für die Maße und Gewichte von Straßenfahrzeugen gelten muß, damit sie problemlos auf die Schiene verladen werden können.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen auf EG-Ebene darauf hinzuwirken, daß die vorstehende Position der Länder bei der Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft ihren Niederschlag findet.

EG
Fz

16. Abschließend weist der Bundesrat darauf hin, daß viele der Einzelvorschläge noch einer inhaltlichen Präzisierung bedürfen, um sie unter den Gesichtspunkten der verkehrspolitischen Zweckmäßigkeit und der Finanzierbarkeit beurteilen zu können. Insbesondere hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen enthält die Vorlage keine Angaben. Der Bundesrat behält sich daher weitere Stellungnahmen vor.