Bundesrat **Drucksache 106/90**
12.02.90
EG - Fz - U - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

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 Mitgliedstaaten 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

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, 5300 Bonn 2
ISSN 0720-2946

KEP-AE-Nr.: 900271

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 12. Februar 1990 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 1. Februar 1990 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat vor Jahresende 1990 an.

Kapitel 5: BETRIEBSLEITSYSTEME UND SICHERHEIT: FORSCHUNG UND TECHNOLOGIE

- Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Sicherheit 32
- Mögliche Forschungsaktionen der Gemeinschaft 34
- Datenfernübertragungs- und Informationstechnik 36

Kapitel 6: KOMBINIERTER VERKEHR

- Die Rolle der Gemeinschaft 37
- Mittelfristige Entwicklung am Beispiel des Transitverkehrs 39
- Die politischen Ziele der Gemeinschaft 40
- Vorschlag der Kommission 42

Kapitel 7: EISENBAHNUNTERNEHMEN IN RANDLAGE, TRANSIT- UND DRITTLÄNDERN SOWIE IN STÄDTISCHEN NAHVERKEHRSSYSTEMEN

- Eisenbahnen in Randlage 43
- Eisenbahnen in Randlage und Hochgeschwindigkeitsnetz 44
- Eisenbahnen in Transit- und Drittländern 45
- Eisenbahnen in städtischen Nahverkehrssystemen 46

Kapitel 8: UMWELT UND SOZIALE DIMENSION

- Die Umwelt 48
- Die soziale Dimension 49
- Initiativen der Kommission 51

Kapitel 9: INDUSTRIELLE DIMENSION UND BINNENMARKT

- Die Bedeutung der Eisenbahnfahrzeug- und der Eisenbahnausrüstungsindustrie 52
- Binnenmarkt und Umstrukturierung der Eisenbahnindustrie 53
- Das Hochgeschwindigkeitsnetz 55
- Der kombinierte Verkehr 57
- Der städtische Nahverkehr 58
- Förderung der technischen Harmonisierung 59
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnindustrie 63

Anhänge

- Anhang I: Richtlinie des Rates vom ... zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft
- Anhang II: Verordnung (EWG) Nr. ... des Rates vom ... zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs
- Anhang III: Entscheidung des Rates über die Schaffung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für Eisenbahnen
- Anhang IV: Richtlinie des Rates vom ... zur Änderung der Richtlinie 75/130/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten

MITTEILUNG ÜBER EINE EISENBAHNPOLITIK DER GEMEINSCHAFT

Kapitel 1: EINLEITUNG 3

ABSCHNITT A - DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN IM VERKEHRSBINNENMARKT

Kapitel 2: DAS UMFELD

- Derzeitige Lage 9
- Entwicklungen im Güterverkehr 9
- Entwicklungen im Personenverkehr 10
- Staatliche Beihilfen an die Eisenbahnunternehmen 10
- Wirtschaftliches Wachstum und Wettbewerb
  Voraussichtliche Entwicklungen im Binnenmarkt 11
- Die Schwierigkeiten der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft 14

ABSCHNITT B - DAS KOMMISSIONSPROGRAMM

Kapitel 3: EINE NEUE ORGANISATION FÜR DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN IN DER GEMEINSCHAFT

- Eine neue Rolle des Staates gegenüber den Eisenbahnunternehmen 17
- Der Fahrweg: Bereitstellung und Zugang 18
- Trennung zwischen Fahrweg und Betrieb 18
- Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen 19
- Die künftige Rolle der Eisenbahnunternehmen 20
- Die Kapitalstruktur öffentlicher Eisenbahnunternehmen 21

Kapitel 4: AUSBAU DES FAHRWEGS IM HINBLICK AUF DIE SCHAFFUNG EINES EUROPÄISCHEN HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZES

- Überblick über die infrastrukturpolitischen Ziele der Gemeinschaft 22
- Initiativen zur Schaffung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes für Eisenbahnen 23
- Die einzelstaatlichen Arbeiten 25
- Die innergemeinschaftlichen Verkehrsachsen 25
- Die anzustrebende technische Harmonisierung und Normung 28
- Bewertung der wirtschaftlichen und finanziellen Gesichtspunkte 30
- Künftiges Vorgehen der Gemeinschaft 30

Kapitel 1: EINLEITUNG

1. Der Verkehrsbinnenmarkt wird für die Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft zugleich Herausforderung und Chance sein. Die Herausforderung besteht in der Anpassung an die neuen Verhältnisse, die Chance in der Freiheit, neue Leistungen anzubieten. Diese Mitteilung behandelt eine Reihe von Bereichen, in denen die Mitgliedstaaten aufgerufen sind, das Verhältnis zwischen Eisenbahnunternehmen und Staat zu klären und die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die arteigenen Vorteile der Eisenbahnen voll genutzt werden können.

2. Das Zusammenwachsen des Verkehrsmarktes ist ein wichtiger Bestandteil des Programms zur Stärkung von Industrie und Handel in der Gemeinschaft. Zur Erreichung dieses Ziels hat die Kommission ein umfassendes Konzept für das Verkehrsgewerbe beschlossen, das auf folgenden Grundsätzen beruht:

   - Recht der Verkehrsunternehmer, auf die Anforderungen des Marktes zu reagieren;
   - Klärung und Vereinfachung der Rolle des Staates im Verkehr;
   - Recht, sich überall in der Gemeinschaft niederzulassen und Leistungen zu erbringen;
   - wirkungsvoller Verbraucher- und Arbeitnehmerschutz;
   - Achtung der Umwelt.

   Diese Grundsätze müssen im Zusammenhang mit der Notwendigkeit gesehen werden, die Umwelt zu schützen, wobei insbesondere den volkswirtschaftlichen Kosten der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung sowie der Überlastung und der Sicherheit im Verkehr angemessen Rechnung zu tragen ist. Gut organisierte Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft können einen wesentlichen Beitrag zur Lösung dieser Probleme leisten.

3. Für die übrigen Verkehrsträger hat die Kommission die ihrer Ansicht nach wünschenswerten Konzepte bereits in großen Zügen dargelegt. Es liegt auf der Hand, daß der Erfolg des Vorgehens der Gemeinschaft und die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsgewerbes in der Gemeinschaft gefährdet sind, wenn die Eisenbahnunternehmen ausgeklammert werden.

4. Die Kommission hat in der Vergangenheit zahlreiche Vorschläge zum Eisenbahnverkehr unterbreitet. Nur wenige sind angenommen worden und von begrenztem Erfolg geblieben. Es führt kein Weg an der Feststellung vorbei, daß die immer höheren staatlichen Finanzhilfen und der fehlgeschlagene Versuch, den Anteil der Eisenbahnunternehmen am Güterverkehr zu erhöhen, auf Schwierigkeiten hindeuten, auch wenn dies kein alleiniger Gradmesser für den Erfolg von Eisenbahnunternehmen ist. Es wäre unrealistisch zu glauben, daß gesetzgeberische Maßnahmen ein Allheilmittel für die Eisenbahnunternehmen sein könnten. Die Grundsätze des EWG-Vertrags können bei ordnungsgemäßer Anwendung jedoch die Möglichkeit zu allgemeinen Verbesserungen bieten. Die vorliegende Mitteilung der Kommission stützt sich auf frühere Vorschläge und die Ergebnisse der Tagung des Rates vom Dezember 1986. Bei den Vorschlägen, mit denen der Rahmen für 1992 und danach abgesteckt werden soll, wurden auch die Ansichten des Europäischen Parlaments, des Wirtschafts- und Sozialausschusses und anderer Gremien berücksichtigt. Sie werden hoffentlich gewährleisten, daß die arteigenen Vorteile der Eisenbahnunternehmen auf vielen Verkehrsmärkten gefördert und besser genutzt werden, und die Mitgliedstaaten gleichzeitig weiterhin das Recht haben, die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zu verlangen.

5. Besorgt ist die Kommission insbesondere über das schlechte Abschneiden der Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr, zumal an die Maßnahmen der Gemeinschaft(1) große Hoffnungen geknüpft wurden. Der Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehre wird bisher allerdings durch das ausschließlich inlandsorientierte Management der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft und durch die unterschiedlichen Beziehungen zwischen den Staaten und den Eisenbahnunternehmen behindert.

---

(1) 75/327/EWG: Entscheidung des Rates vom 20. Mai 1975 zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten - ABl. Nr. L 152 vom 12.6.1975, S. 3.
84/646/EWG: Empfehlung des Rates vom 19. Dezember 1984 an die nationalen Eisenbahnunternehmen der Mitgliedstaaten über die Verstärkung ihrer Zusammenarbeit beim grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr - ABl. Nr. L 333 vom 21.12.1984, S. 63.

Da bis zur Vollendung des Binnenmarktes von 1992 nur noch wenige Jahre verbleiben, stellt sich die Frage wie ein echtes gemeinschaftliches Eisenbahnsystem geschaffen und wie dieses in das zukünftige europäische System integriert werden kann.
Eine Loslösung von den heutigen Verhältnissen setzt ein vereintes Vorgehen der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft voraus; in dieser Mitteilung werden die Grundregeln einer solchen Neuorientierung dargelegt.

6. Die der Mitteilung beigefügten Vorschläge der Kommission sollen den Rahmen abstecken, in dem die Mitgliedstaaten dann auf die jeweiligen Verhältnisse zugeschnittene Einzelvorschriften zu erlassen haben.

   Die Schaffung eines echten gemeinschaftlichen Eisenbahnsystems innerhalb des Binnenmarktes setzt jedoch voraus, daß die Ziele und bestimmte Grundsätze bis zu einem gewissen Grade übereinstimmen; vor allem muß die Liberalisierung mit einer gerechten Aufteilung der Verkehrswegekosten auf alle Verkehrsträger einhergehen. Der zentrale Grundsatz sollte nach Ansicht der Kommission darin bestehen, daß alle Verkehrsträger die Kosten der von ihnen verbrauchten Ressourcen selbst tragen, wobei gegebenenfalls die externen Kosten und Nutzen zu berücksichtigen sind.

7. Nach einem Überblick über das Umfeld, in dem die Eisenbahnunternehmen tätig sind und sein werden (Kapitel 2), werden in der Mitteilung die Kerngedanken, die nach Ansicht der Kommission angenommen werden sollten, analysiert und erläutert:

   - <u>Eine neue Organisation für die Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (Kapitel 3)</u>

     a) <u>Fahrwege in der Gemeinschaft: Bereitstellung und Zugang</u> - Zu den Fahrwegen der nationalen Eisenbahnunternehmen sollten alle anerkannten Eisenbahnunternehmen Zugang haben; internationale Unternehmen sollten Transitrechte erhalten;

     b) <u>Eigentum an den Fahrwegen</u> - Die Mitgliedstaaten sollten den nationalen Unternehmen unter klaren Bedingungen die Erlaubnis erteilen, Eigentümer der Fahrwege zu sein und diese zu betreiben; die Eisenbahnunternehmen sollten für die Benutzung der Fahrwege in gleicher Weise zahlen wie die anderen Verkehrsträger;

c) gemeinwirtschaftliche Leistungen - Die Mitgliedstaaten sollten die volle finanzielle Verantwortung für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen übernehmen und dazu in erster Linie Verträge mit den Eisenbahnunternehmen abschließen;

d) Eisenbahnunternehmen - Die Mitgliedstaaten sollten die Anforderungen an das Weiterbestehen oder die Gründung anerkannter Eisenbahnunternehmen oder Betreiber von Fahrwegen festlegen und dabei auf deren Eigenständigkeit, ein unabhängiges Management, technische Kompetenz und eine angemessene Kapitalstruktur achten;

e) öffentliche Eisenbahnunternehmen - Die Mitgliedstaaten müssen für eine institutionelle, wirtschaftliche und finanzielle Umstrukturierung der bestehenden öffentlichen Eisenbahnunternehmen sorgen, damit diese sich auf die neuen Verhältnisse umstellen können.

- Schaffung eines Fahrwegs für ein Hochgeschwindigkeitsnetz (Kapitel 4)

f) Ausbau des Verkehrsnetzes - Die Gemeinschaft wird prüfen, in wieweit die verschiedenen Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft zur Durchführung von Projekten beitragen können;

g) Hochgeschwindigkeitsverkehr - Die Gemeinschaft sollte den grenzüberschreitenden Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs fördern (insbesondere auf dem Hauptstreckennetz).

Steuerung des Eisenbahnverkehrs, Sicherheit, Forschung und Technologie (Kapitel 5)

h) Kompatibilität der letzigen Betriebsleitsysteme - Auf kurze Sicht sollte die Gemeinschaft die Kompatibilität der bestehenden "Schiene-Zug"-Kommunikationssysteme fördern, um eine zügige Erweiterung des grenzüberschreitenden Verkehrs zu ermöglichen;

i) Erforschung und Entwicklung eines künftigen europäischen Betriebsleitsystems - Auf mittlere und längere Sicht sollte die Kommission Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen fördern und unterstützen, die die Festlegung eines völlig neuen Verkehrssteuerungskonzepts mit europaweit kompatiblen Systemen zum Ziel haben.

Kombinierter Verkehr (Kapitel 6)

j) kombinierter Verkehr - Die Gemeinschaft sollte die Bedingungen für dessen weiteren Ausbau insbesondere auf langen Strecken und verkehrsreichen Verbindungen schaffen.

Netze von Mitgliedstaaten in Randlage, Transitländern und Drittländern sowie Eisenbahnunternehmen in städtischen Nahverkehrssystemen (Kapitel 7)

k) Netze in Randlage und Hochgeschwindigkeitsverkehr - Das Konzept des Hochgeschwindigkeitsverkehrs sollte den jeweiligen Gegebenheiten der Eisenbahnunternehmen in Randlage angepaßt werden; um einen angemessenen Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen der Peripherie und dem Zentrum zu gewährleisten, sollten, wo dies gerechtfertigt ist, auch Lösungen mit mehreren Verkehrsträgern gewählt werden.

l) das Netz in Transit- und Drittländern - Zusammen mit den Regierungen von Transit- und Drittländern sollte ein Gemeinschaftskonzept eines Eisenbahnsystems für Europa und den Mittelmeerraum insbesondere mit guten innergemeinschaftlichen Verbindungen durch die Transitländer erarbeitet werden;

m) Eisenbahnen in städtischen Nahverkehrssystemen - Die Gemeinschaft sollte die Entwicklung von Nahverkehrssystemen beobachten; zu untersuchen ist insbesondere deren Aufgabe im Zubringer- und Anschlußverkehr.

- Umwelt und soziale Dimension (Kapitel 8)

n) Umwelt - Die externen Kosten des Verkehrs, insbesondere aufgrund von Umweltverschmutzung, Lärmbelastung, Staus und Verkehrsunfällen, sollten bewertet und bei der Entwicklung des gemeinschaftlichen Eisenbahnsystems berücksichtigt werden; das sollte auch für Neubaustrecken gelten;

o) soziale Dimension - Bei der Entwicklung des gemeinschaftlichen Eisenbahnsystems sollten auch Beschäftigungsprobleme und die Arbeitsbeziehungen berücksichtigt werden.

- Industrielle Gesichtspunkte (Kapitel 9)

p) Eisenbahnen und Eisenbahnindustrie - Die europäische Eisenbahnindustrie muss in die Lage versetzt werden, sich auf den bedeutenden Märkten zu behaupten, die aufgrund der von den Eisenbahnen geplanten Investitionen entstehen;

q) Öffnung der öffentlichen Auftragsvergabe - die Umsetzung der Folgen, die sich aus der Richtlinie über die ausgenommenen Bereiche ergeben, erfordert die Förderung der Harmonisierung und der Spezifikationen auf einer funktionellen Ebene.

ABSCHNITT A - DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN IM VERKEHRSBINNENMARKT

Kapitel 2: DAS UMFELD

DERZEITIGE LAGE

8. Obwohl die Eisenbahnunternehmen durch die Ausweitung des Straßen- und Luftverkehrs ihre führende Stellung als Landverkehrsträger eingebüßt haben, spielen sie unter anderem in folgenden Bereichen nach wie vor eine wichtige Rolle:

- Massengutverkehr;
- Personenverkehr über mittlere Strecken zwischen Ballungsgebieten;
- städtischer Nahverkehr.

In diesen Bereichen dürften die Eisenbahn in absehbarer Zukunft ihre wichtige Rolle behalten. In dieser Mitteilung wird die Frage gestellt, ob die Eisenbahnunternehmen den Herausforderungen gewachsen sind, die sich aus dem Wettbewerb und den neuen Anforderungen des Binnenmarktes ergeben, und welche Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene getroffen werden müssen.

ENTWICKLUNGEN IM GÜTERVERKEHR

9. Ein zentraler Faktor für die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen ist ihre Wettbewerbsfähigkeit im grenzüberschreitenden Güterverkehr innerhalb der Gemeinschaft. In der Zwölfergemeinschaft ist dieser Verkehr in den sechziger Jahren und bis 1974 fast doppelt so schnell gewachsen wie das Bruttoinlandsprodukt; der Anteil der Eisenbahnunternehmen am gesamten Verkehrsaufkommen ist jedoch trotz einer höheren Tonnenleistung drastisch zurückgegangen, was erkennen läßt, daß sie einem verschärften Wettbewerbsdruck nicht standzuhalten vermögen.

10. Wurden 1974 noch 80 Millionen Tonnen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr innerhalb der Gemeinschaft befördert, so waren es 1975 nur noch 65 Millionen. Bis auf die Spitzenergebnisse der Jahre 1979-1981 und 1983/84 verharrt die Beförderungsleistung seitdem auf diesem Stand, wohingegen das Aufkommen im grenzüberschreitenden Güterverkehr innerhalb der Gemeinschaft insgesamt (einschließlich Seeverkehr, aber ohne den Rohrleitungs- und Luftverkehr) um mehr als 50 % gestiegen ist; dabei sank der Anteil der Eisenbahnunternehmen am Gesamtverkehr von 14 %

106/90

im Jahr 1975 auf weniger als 10 % im Jahr 1987. Diese Entwicklung ist zum Teil auf den Strukturwandel in der Kohle- und Stahlindustrie, traditionellen Kunden der Eisenbahnunternehmen, zurückzuführen.

ENTWICKLUNGEN IM PERSONENVERKEHR

11. Das Fahrgastaufkommen ist zwischen 1973 und 1980 alljährlich um 1% von 3,6 auf 3,9 Milliarden gestiegen. Die Lage hier ist somit erfreulicher als im Güterverkehr. Seit 1980 ist die Zahl der beförderten Fahrgäste gleich geblieben: Der städtische Nahverkehr hat stetig und der innerstaatliche Intercity-Verkehr sprunghaft zugenommen, wodurch die Verluste im traditionellen Mittelstreckenverkehr ausgeglichen werden. Da die durchschnittliche Reisewelte zugenommen hat (von 53 km im Jahre 1980 auf 58 km im Jahre 1988), ist auch das in Fahrgastkilometern gemessene Beförderungsaufkommen leicht angestiegen.

12. Der grenzüberschreitende Personenverkehr hat jedoch seit 1980 um durchschnittlich 2 % jährlich abgenommen und entspricht damit nur noch 0,5 % des Fahrgastaufkommens der Eisenbahnunternehmen.

STAATLICHE BEIHILFEN AN DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN

13. Die Mitgliedstaaten gleichen die Verluste der Eisenbahnunternehmen aus der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ex post aus. Grundlage für die Ausgleichszahlungen sind

- die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates (1) über die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes,

---

(1) ABl. Nr. L 156 vom 28.6.1969, S. 1.

- die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 (1) über die Normalisierung der Konten (d.h. Ausgleich für Lasten, die den Eisenbahnunternehmen, nicht aber anderen Verkehrsträgern auferlegt werden) und

- die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 (2) vor allem über die Verkehrswegekosten.

Es sei darauf hingewiesen, daß die Bestimmungen über die Ausgleichszahlungen nicht immer verpflichtend sind und die Zahlungen bisweilen zu Unstimmigkeiten darüber geführt haben, ob die Kosten voll übernommen worden sind.

14. In den siebziger Jahren und Anfang der achtziger Jahre hatten die Mitgliedstaaten ihre Zuschüsse erheblich aufgestockt. Seit 1984 ist jedoch bei vielen Eisenbahnunternehmen eine gewisse Stabilisierung zu verzeichnen.

15. Die verschiedenen Beiträge der Mitgliedstaaten bleiben eine wichtige Einnahmequelle der Eisenbahnunternehmen. Die Höhe der Einkünfte aus Zuschüssen schwankt erheblich von Eisenbahnunternehmen zu Eisenbahnunternehmen; so betragen die eigenen Erträge bei den luxemburgischen Eisenbahnunternehmen 22 %, den italienischen Eisenbahnunternehmen 31 % und den britischen Eisenbahnunternehmen 76 % ihrer gesamten Betriebseinnahmen.

WIRTSCHAFTLICHES WACHSTUM UND WETTBEWERB
VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNGEN IM BINNENMARKT

16. Wirtschaftswachstum: Die Vollendung des Binnenmarktes wird den Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft neue Möglichkeiten eröffnen. Der Abbau der noch bestehenden Beschränkungen wird in der ganzen Gemeinschaft zu einer Belebung der Wirtschaft, zu Verlagerungen des Standortes und zu Änderungen der Geschäftstätigkeit von Unternehmen führen. Diese wirtschaftlichen Vorteile für Industrie und Handel werden auch anderen Bereichen der Gesellschaft zugute kommen. Das verfügbare Einkommen und die Ausgaben für die Freizeit werden steigen.

Die Rahmenbedingungen der Eisenbahnunternehmen in den neunziger Jahren und im kommenden Jahrhundert wirken somit alles in allem günstig. In dieses positive Gesamtbild ist jedoch auch eine realistische Bewertung der Veränderungen bei den konkurrierenden Verkehrsträgern einzubeziehen. Die von der Gemeinschaft erzielten Fortschritte zur Effizienzsteigerung im Verkehr sind andernorts ausführlich beschrieben; hier sollen deshalb nur einige der wichtigsten Veränderungen genannt werden, die voraussichtlich eintreten werden und für die Eisenbahnunternehmen von Belang sein könnten.

---

(1) ABl. Nr. L 156 vom 28.6.1969, S. 8.
(2) ABl. Nr. L 130 vom 15.6.1970, S. 1.

106/90

17. Güterkraftverkehr: Ab 1993 wird der Zugang zum Markt im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr keinen mengenmäßigen Beschränkungen mehr unterliegen(1). An die Stelle der bisherigen Regelung mit Genehmigungen und Kontingenten wird eine qualitätsorientierte Regelung treten, die von den Unternehmen unter anderem fachliche Eignung sowie strenge Sicherheits- und Umweltschutzvorkehrungen verlangt. Verschwinden werden im grenzüberschreitenden Güterverkehr auch die noch verbliebenen Zollkontrollen. Wichtig wird auch die Aufhebung des Kabotagevorbehalts sein. In der Praxis laufen diese Maßnahmen auf eine Stärkung des Güterkraftverkehrs hinaus, der dadurch zu einem noch schärferen Wettbewerber der Eisenbahnunternehmen wird. Insgesamt betrachtet dürften diese Maßnahmen die Güterkraftverkehrsunternehmen in die Lage versetzen, die Möglichkeiten des Binnenmarktes zu nutzen und jene Kosten zu senken, die ihnen zur Zeit aufgrund der Zersplitterung in Teilmärkte entstehen.

Das Güterkraftverkehrsgewerbe steht freilich auch vor Schwierigkeiten. Zu nennen sind insbesondere die zunehmende Überlastung des Straßennetzes und die damit verbundenen Umweltprobleme. Diese haben sich an einigen Stellen, insbesondere entlang der Transitstrecken, schon so zugespitzt, daß die Öffentlichkeit die bisherige Politik, mit dem Bau von immer mehr Straßen zu reagieren, zunehmend in Frage stellt. Auch wenn die Maßnahmen der Gemeinschaft, zum Beispiel im Bereich der Kabotage, die Zahl der Leerfahrten verringern und damit das Problem der Überlastung des Straßennetzes lindern werden, nehmen die Infrastrukturprobleme doch weiter zu. Hierhin gehört auch die Frage der Wegekostenabgeltung, insbesondere die Verrechnung zwischen den Mitgliedstaaten. Über die von der Kommission vorgeschlagene Regelung der Wegekostenabgeltung, die auf dem Territorialitätsprinzip beruht, ist bisher keine Einigung erzielt worden, so daß die Gefahr einseitiger nationaler Maßnahmen immer größer wird.

18. Personenkraftverkehr: Im Busfernverkehr gibt es bisher kein gemeinschaftsweites Netz, obwohl einige Mitgliedstaaten über ein dichtes Netz verfügen und auch für Touristen vielerorts Gelegenheitsverkehr durchgeführt wird. Die Kommission hält weitere Erleichterungen und eine verstärkte Liberalisierung für erforderlich, wenn dieser Verkehrsträger im Binnenmarkt eine echte Rolle spielen soll.

---

(1) Verordnung (EWG) Nr. 1841/88 des Rates vom 21. Juni 1988.

Kontrollen zur Verhinderung von unlauterem Wettbewerb innerhalb desselben Verkehrsträgers und mit anderen Verkehrsträgern sowie zur Wahrung der Sicherheitsstandards werden jedoch auch in Zukunft erforderlich sein. Auch wenn die Eisenbahnunternehmen alles in allem einem verstärkten Wettbewerbsdruck ausgesetzt sein werden, so bestehen für den Busfern- und den Eisenbahnverkehr offensichtlich doch unterschiedliche Märkte.

19. Binnenschiffsverkehr: Die Binnenschiffahrt macht gegenwärtig einen ähnlichen Wandel wie die Eisenbahnunternehmen durch. Der Verlust traditioneller Verkehre sowie veränderte Gepflogenheiten in Industrie und Handel haben zu chronischen Überkapazitäten in diesem Bereich geführt. Dies und Schwierigkeiten beim Neu- und Ausbau von Binnenwasserstraßen sind die Ursachen der heute ernsten Probleme. Die Gemeinschaft hat daraufhin eine Regelung geschaffen, um das Abwracken der unwirtschaftlichsten Schiffe der Flotte zu fördern; diese Anfang 1990 in Kraft tretende Regelung wird die Lage dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers erheblich verbessern. Die Kommission hofft, daß sich Angebot und Nachfrage nach Abschluß der Abwrackaktion in einem ausgewogeneren Verhältnis befinden werden; ob weitere Maßnahmen der Gemeinschaft erforderlich sind, kann dann geprüft werden.

20. Luftverkehr: Der Luftverkehr ist bei Entfernungen über 300 km zu einem immer ernster zu nehmenden Wettbewerber der Eisenbahnunternehmen geworden. Die Kommission schlägt zur Zeit eine Reihe von Maßnahmen vor, die für mehr Wettbewerb im Luftverkehr und damit für attraktivere Angebote an die Verbraucher sorgen werden. Die durch überlastete Flughäfen und vor allem überlastete Flugrouten bedingten Verzögerungen lassen den schnelleren Eisenbahnverkehr auf bestimmten kürzeren Strecken inzwischen allerdings zum Konkurrenten des Luftverkehrs werden. Ein Beispiel hierfür ist der TGV in Frankreich. Wie man sieht, können die Eisenbahnunternehmen ihren Marktanteil bei mittleren Entfernungen bis etwa 600 km mit attraktiven Angeboten durchaus verbessern.

21. Andere Verkehrsträger: Auch die Küstenschiffahrt und der Rohrleitungsverkehr stehen auf bestimmten Märkten mit der Eisenbahn im Wettbewerb. Sie kommen jedoch nur für ganz bestimmte Beförderungen in Frage, woran sich auch nichts ändern dürfte.

106/90

DIE SCHWIERIGKEITEN DER EISENBAHNUNTERNEHMEN DER GEMEINSCHAFT

22. Organisation und Management: Die Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sind abgesehen von den wenigen zaghaften Versuchen, grenzüberschreitende Organisationen zu schaffen (z.B. INTERFRIGO und INTERCONTAINER), immer noch auf das eigene Land fixiert. Daß dementsprechend keine "durchgehende" Auftragsbetreuung gewährleistet ist, bereitet bei der Ausarbeitung eines angemessenen Leistungsangebots natürlich Schwierigkeiten und ist zu einem nicht geringen Maße für den mangelnden Erfolg der Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr verantwortlich. Obwohl es nicht Aufgabe der Gemeinschaft ist, Regeln für das Management der Eisenbahnunternehmen festzulegen, liegt es eindeutig in ihrem Interesse, daß Eisenbahnunternehmen, die gemeinschaftsweite Leistungen anbieten, nicht behindert werden. Dann erst hätten die Eisenbahnunternehmen die gleichen Wettbewerbschancen wie die anderen Verkehrsträger.

Wenn die Frage eines gemeinschaftsweiten Leistungsangebots geklärt werden soll, ist auch zu fragen, ob die Eisenbahnunternehmen genügend unternehmerischen Spielraum für wirtschaftliches Handeln haben. Hierzu muß das Verhältnis zwischen den Mitgliedstaaten und den Eisenbahnunternehmen klarer festgelegt werden. Die Mitgliedstaaten sollten ihre Stellung als Eigentümer und Kunden voneinander trennen; nur wenn diese Trennung vollzogen wird, kann ein unabhängiges Management mit klaren Zielvorgaben die Vorteile voll nutzen.

23. Finanzielle Fragen: Die finanzielle Lage der Eisenbahnunternehmen bereitet zunehmend Schwierigkeiten. Die Defizite der Eisenbahnunternehmen werden in der Öffentlichkeit oft fälschlicherweise als Anzeichen des wirtschaftlichen Mißerfolgs gedeutet. In Wirklichkeit erklärt sich der Unterschied zwischen den Einkünften und Aufwendungen von Eisenbahnunternehmen aus zahlreichen Faktoren; hier sind insbesondere zu nennen:

- die Höhe des Ausgleichs für gemeinwirtschaftliche Leistungen;
- die Bezahlung der in früheren Jahren entstandenen Defizite;
- die tariflichen Einschränkungen und die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen.

Theoretisch müßten die gemeinschaftlichen Vorschriften über Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen die Entstehung von Schulden verhindern. In der Praxis hat sich die jetzige Regelung, bei der dieser Ausgleich nachträglich erfolgt und bei Ersatz des entsprechenden Anlagevermögens nicht die vollen Kosten umfaßt, nicht bewährt; einige Eisenbahnunternehmen haben hohe Schulden angehäuft; so hatte die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1988 Schulden in Höhe von 20,9 Mrd. ECU - allein der Schuldendienst betrug 1,5 Mrd. ECU -; die SNCF war mit 11,6 Mrd. ECU verschuldet. Wenn die Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich tätig sein sollen, muß ihre Kapitalstruktur den realen Wert des Anlagevermögens wiedergeben und ausreichend Kapital für Investitionen und die Erneuerung der Sachanlagen vorhanden sein. Wenn die Eisenbahnunternehmen der Mitgliedstaaten in Zukunft gemeinsam den Anforderungen der Gemeinschaft genügen sollen, muß die grundlegende Forderung nach einer realistischen Rechnungsführung erfüllt sein und der Staat eindeutige Regeln für die Investitionspolitik der Eisenbahnunternehmen aufstellen, damit nicht erneut Schuldenberge entstehen.

24. Beförderungskapazität: Die Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft haben auf den meisten Strecken Kapazitätsreserven oder können mit geringem Aufwand zusätzliche Kapazität schaffen. Bei der Ermittlung der tatsächlichen Kapazität ist allerdings die Art der anzubietenden Leistung zu berücksichtigen. Im Personenverkehr können heutzutage viele Strecken nicht so schnell befahren werden, wie es notwendig wäre, damit die Eisenbahnunternehmen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern bestehen könnten. Auch wenn die Streckenmodernisierung oft der wirtschaftlichste Weg zur Geschwindigkeitssteigerung ist, müssen in manchen Fällen doch völlig neue Strecken gebaut werden. In dem Programm, das die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen 1989 veröffentlicht hat[1], ist größtenteils von Neubaustrecken die Rede. Erst mit diesen neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken wird in der Gemeinschaft endlich ein integriertes Eisenbahnsystem entstehen, das die Schwächen des bisher unkoordinierten Vorgehens überwindet. Schwierigkeiten im Güterverkehr bereitet unter anderem das Lichtraumprofil vieler Hauptstrecken in der Gemeinschaft, das für eine Verladung von Straßenfahrzeugen, deren Abmessungen den gemeinschaftlichen Vorschriften entsprechen, nicht ausreicht. Hier spricht vieles dafür, daß die Gemeinschaft einheitliche Normen aufstellt und Prioritäten setzt, um ein gemeinschaftliches Netz zu vervollständigen. Erst wenn es gemeinsame Normen gibt, können die Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr den umfassenden Service anbieten, wie er heute verlangt wird.

---

(1) "Vorschläge für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz"; Gemeinschaft der Europäischen Bahnen, Brüssel, 1989.

106/90

25. Technische Fragen: Zahlreiche technische Hindernisse versperren den Weg zu einem engeren Zusammenwachsen der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft. Diese technischen Probleme reichen zum Teil bis in die frühen Jahre der Eisenbahnunternehmen zurück, wofür die unterschiedliche Spurweite auf der iberischen Halbinsel ein Beispiel ist. Aber auch bei der Einführung neuer Techniken, wie die Elektrifizierung von Strecken mit unterschiedlichen Spannungen, fehlte ein gemeinsames Konzept, was zu Schwierigkeiten geführt hat. Auch wenn Harmonisierungsanstrengungen unternommen worden sind, so war ihre Reichweite doch begrenzt. Diese Fragen werden später behandelt.

Die fehlende Klarheit bei der Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Staat und Eisenbahnunternehmen schränkt die echten Möglichkeiten für eine internationale Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen ein; besonders deutlich wird dies beim Tarifsystem, das oftmals nicht der Geschäftspolitik der Eisenbahnunternehmen, sondern den nationalen Interessen Rechnung trägt. Diese Praxis konnte in der Vergangenheit mit der Monopolstellung der Eisenbahnunternehmen gerechtfertigt werden, muß jedoch angesichts des heutigen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern als unannehmbar gelten. Die internationale Zusammenarbeit wird außerdem ganz konkret durch den Druck der nationalen Behörden auf die unternehmerischen und betrieblichen Entscheidungen der Eisenbahnunternehmen erschwert.

Durch eine Abgrenzung der Aufgaben des Staates und der Eisenbahnunternehmen läßt sich klären, auf welchen Gebieten die Staaten zusammenarbeiten und in welchem Maße auch die Eisenbahnunternehmen zusammenarbeiten oder aber konkurrieren sollten.

26. Die Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und der Industrie - ein neues Gleichgewicht: Die zunehmende Tendenz der Eisenbahnunternehmen zu einem eigenwirtschaftlichen Management müßte dazu führen, daß sie sich aus dem Industriebereich mehr und mehr zurückziehen. So geschehen im Vereinigten Königreich, wo die British Rail ihr Tochterunternehmen BREL an die Privatwirtschaft verkauft hat. Die Aufgabe der Eisenbahnunternehmen wird in Zukunft immer mehr darin bestehen, für ihre Ausschreibungen funktionelle Anforderungen auszuarbeiten und die Anbieter untereinander in Wettbewerb treten zu lassen. Damit würde die Industrie die vertragliche Verantwortung übernehmen, Fahrzeuge und Anlagen zu liefern, die den Spezifikationen genügen. Somit wird auch verständlich, weshalb sich die Industrie, um komplexe Systeme vollständig produzieren und "schlüsselfertig" anbieten zu können, an bestimmten Standorten schwerpunktmäßig ansiedelt. Hier entwickelt sich ein neuer Wettbewerber auf dem Weltmarkt.

Drucksache 106/90

ABSCHNITT B - DAS KOMMISSIONSPROGRAMM

Kapitel 3: EINE NEUE ORGANISATION FÜR DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN DER GEMEINSCHAFT

EINE NEUE ROLLE DES STAATES GEGENÜBER DEN EISENBAHNUNTERNEHMEN

27. Fast alle Mitgliedstaaten haben für ihre Eisenbahnunternehmen, wie in Abschnitt A im Überblick dargestellt, einen ähnlich zentralistischen Aufbau gewählt, der staatliche Eingriffe erleichtert, aber auch mangelnde Flexibilität bedeuten kann, vor allem wenn neue Marktentwicklungen eintreten.

Die Hauptmerkmale des Verhältnisses zwischen Staat und Eisenbahnunternehmen:

- In allen Staaten gibt es ein oder höchstens zwei nationale Eisenbahnunternehmen;

- Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern führen die nationalen Eisenbahnunternehmen Beförderungen durch und sind sie Eigentümer ihres Fahrweges; dies kann bei den Verkehrswegekosten zu einer ungleichen Behandlung der Verkehrsträger führen und behindert die Erbringung grenzüberschreitender Leistungen.

28. Da die Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft bislang der Kontrolle nationaler Regierungen unterstehen, ist es nicht verwunderlich, daß sich ihre Geschäftstätigkeit auf das Hoheitsgebiet eines Landes beschränkt. Für die Eisenbahnunternehmen war der Anreiz bisher gering, ihre technische Entwicklungsarbeit in einem gesamteuropäischen Rahmen zu betreiben. Dies wird immer problematischer, da die technischen Möglichkeiten zur Schaffung eines gemeinschaftlichen Netzes im Personen- und Güterverkehr inzwischen existieren. Deshalb muß die Gemeinschaft parallel zu den Mitgliedstaaten tätig werden, deren Maßnahmen auf die Anpassung der Eisenbahnunternehmen an die nationalen Gegebenheiten abzielen. Die Schaffung eines Gemeinschaftsnetzes mit den sich daraus ergebenden Vorteilen für die Benutzer soll der Entwicklung nationaler und auch regionaler Lösungen, die auf besondere Erfordernisse und Ansprüche zugeschnitten sind, nicht entgegenstehen, sondern die gesamte Angebotspalette der Eisenbahnunternehmen erweitern. Die Zukunft der Eisenbahnunternehmen liegt durchaus nicht nur im Hochgeschwindigkeitsverkehr, sondern auch in einer ständigen Verbesserung bestehender Leistungen auf nationaler Ebene.

106/90

DER FAHRWEG: BEREITSTELLUNG UND ZUGANG

29. Das Straßennetz, die Binnenwasserstraßen und der Luftraum werden im allgemeinen als öffentliche Einrichtungen betrachtet, die allgemein zugänglich sein sollten. Dieser Grundsatz des freien Zugangs galt bisher nicht im Eisenbahnverkehr, da hier davon ausgegangen wurde, daß Bereitstellung und Benutzung des Fahrwegs zusammenhängen sollten. Die Erbauer des Fahrwegs der Eisenbahnen verhielten sich entsprechend und wachten eifersüchtig über die Benutzungsrechte. In den frühen Tagen des Eisenbahnverkehrs bildete die Vielzahl der bestehenden Eisenbahnunternehmen natürlich ein Hindernis für Fernverkehrsleistungen; damals entwickelte sich in vielen Ländern das Konzept der "Fahrrechte", nach denen ein Unternehmen gegen Entrichtung einer Benutzungsgebühr auf dem Schienennetz eines anderen Unternehmens verkehren durfte. Als mit der Zeit die privaten Unternehmen zu einem einzigen öffentlichen Unternehmen zusammengeschlossen wurden, verschwand diese Praxis wieder. Das Prinzip ist jedoch auch heute noch interessant, da es sich in einem der zentralen Grundsätze der Gemeinschaft, nämlich der Dienstleistungsfreiheit, wiederfindet.

30. Im Zusammenhang mit der derzeitigen Kopplung von Fahrweg und Betrieb verdient auch die Frage der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern Beachtung. Die derzeitigen Gegebenheiten bei der Abgeltung der Straßenbenutzung und die historisch bedingten Anomalien in der Binnenschiffahrt erschweren die Herbeiführung einer annähernd gleichen Behandlung zwischen konkurrierenden Verkehrsträgern. Zur Lösung dieses Problems hat in mehreren Ländern, unter anderem in der Schweiz und in Schweden, die öffentliche Hand die finanzielle Verantworung über den Fahrweg übernommen und ein Gebührensystem eingeführt, das dem im Straßenverkehr verwendeten vergleichbar ist.

TRENNUNG ZWISCHEN FAHRWEG UND BETRIEB

31. In Übereinstimmung mit dem in Artikel 222 des Vertrages niedergelegten Prinzip schlägt die Kommission keine konkrete Lösung vor. Die Mitgliedstaaten können ein Unternehmen, insbesondere ein bestehendes Eisenbahnunternehmen ermächtigen, Eigentum und Verwaltung des öffentlichen Eisenbahnfahrweges zu übernehmen; sie können aber auch selbst Eigentum und finanzielle Verantwortung für den Eisenbahnfahrweg übernehmen. In diesem Fall sollte ein Mitgliedstaat entweder eine öffentliche Einrichtung oder im Rahmen eines Vertrages ein Unternehmen mit der Verwaltung und Unterhaltung des Fahrweges beauftragen. Ein Eisenbahnunternehmen, das gleichzeitig auch den Fahrweg verwaltet, sei es auf Grund staatlicher Ermächtigung (Fahrweg im Eigentum des Unternehmens) oder auf Grund eines Verwaltungsauftrages (Fahrweg im Eigentum des Staates), hat für den Fahrweg und den Betrieb zwei

verschiedene Unternehmensbereiche einzurichten, um eine Quersubventionierung zu vermeiden.

32. Im grenzüberschreitenden Verkehr sollten etablierte nationale Verkehrsunternehmen Gesellschaften bilden können, um durchgehende Verkehrsdienste, gegebenenfalls auch durch das Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten, anzubieten. Dieser Grundsatz des freien Zugangs zu grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten wird mit der Entrichtung einer Gebühr verbunden sein, dürfte jedoch trotzdem ein bedeutsamer Anreiz zur Einrichtung neuer Verkehrsdienste in der Gemeinschaft sein.

GEMEINWIRTSCHAFTLICHE VERPFLICHTUNGEN

33. Ein gut organisierter Verkehrsmarkt sollte die Leistungen, die der Kunde wünscht, zu Preisen, die er zu zahlen bereit ist, anbieten. In bestimmten Fällen möchten die Mitgliedstaaten vielleicht dennoch in den Markt eingreifen, um zum Beispiel die Erbringung von Beförderungsleistungen im städtischen Nahverkehr sicherzustellen. Solche staatlichen Eingriffe erfolgten bislang durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. In einer Verordnung der Gemeinschaft aus dem Jahre 1969 heißt es, daß gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nur insoweit auferlegt oder aufrechterhalten werden können, "als sie für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung unerläßlich sind"(1). Das gleiche gilt für besondere Beförderungsbedingungen zugunsten bestimmter Bevölkerungsgruppen.

Dieser Verordnung lag jedoch die Überzeugung zugrunde, daß binnen weniger Jahre eine umfassendere Harmonisierung zwischen den Verkehrsträgern erreicht würde. Dies ist nicht geschehen, weshalb die eher als Übergangslösung gedachte Regelung weiterhin besteht.

34. Notwendig ist jetzt eine neue Regelung, die die öffentlichen Erfordernisse mit der gebotenen Straffung des Managements in Einklang bringt. Wesentliches Merkmal eines solchen Systems sind im voraus zwischen dem Staat und dem Eisenbahnunternehmen zu vereinbarende Vertragspreise für eindeutig festzulegende Leistungen. Dieser Vertragspreis sollte sich nicht ausschließlich nach den Kosten richten, die dem Unternehmen bei der Erbringung der Leistungen entstehen, sondern auch nach den Marktgegebenheiten, wobei zu prüfen ist, ob auch andere Möglichkeiten zur Erbringung dieser Leistungen bestehen. Der Staat sollte die Möglichkeiten

---

(1) Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates , ABl. Nr. L 156/69.

aufgrund eines Vergleichs zwischen den volkswirtschaftlichen Kosten und dem volkswirtschaftlichen Nutzen bewerten. Die Eisenbahnunternehmen würden den Vertragspreis für jede einzelne Leistung auf der Grundlage der finanziellen Vorgaben des Staates aushandeln. Grundsätzlich sollte die neue Regelung für sämtliche gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Eisenbahnunternehmen gelten. Bei Leistungen, die in Ballungszentren zusammen mit anderen Verkehrsunternehmen und im Regionalverkehr erbracht werden, können die Behörden jedoch das jetzige System der vorgesehenen nachträglichen Spitzabrechnung beibehalten. Angesichts der Vorzüge des neuen Konzepts wird indessen damit gerechnet, daß darin die allermeisten Leistungen, auch die in Ballungszentren, einbezogen werden können.

DIE KÜNFTIGE ROLLE DER EISENBAHNUNTERNEHMEN

35. Damit die Eisenbahnunternehmen ihren Auftrag im Binnenmarkt erfüllen können, müssen die Mitgliedstaaten die allgemeinen Grundsätze für deren Betrieb festlegen und geeignete Maßnahmen für die Einrichtung gemeinschaftsweiter Verkehrsdienste ergreifen.

Bei der Aufstellung dieser Grundsätze ist insbesondere darauf zu achten, daß die Eisenbahnunternehmen

- eigenständig sind;

- ein unabhängiges Management haben;

- über die technischen Möglichkeiten verfügen, um den Betrieb durchzuführen und den Fahrweg zu verwalten, wobei vor allem die Sicherheit zu berücksichtigen ist;

- eine angemessene Kapitalstruktur haben.

36. Eine zentrale Forderung bei der Schaffung eines gemeinschaftlichen Systems lautet, daß die Organisation der Eisenbahnunternehmen neue kompatible Betriebskonzepte erleichtern muß, die ihrerseits wiederum die Kompatibilität auf technischem Gebiet fördern wird. Betriebliche Kompatibilität läßt sich jedoch nur erreichen, wenn das Eisenbahnmanagement tatsächlich eigenständig und für den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens verantwortlich ist. Dies ist eine Vorbedingung für den Abbau nationaler Grenzen. Es ist nicht Sache der Gemeinschaft, sich darum zu kümmern, wie die nationalen Eisenbahnunternehmen im einzelnen organisiert sind, sobald das Prinzip der Eigenständigkeit verwirklicht ist. Das Fundament für ein gemeinschaftliches Eisenbahnsystem steht, wenn die Eisenbahnunternehmen ein eigenständiges Management erhalten haben und die grundlegenden Regeln für den Zugang zum Fahrweg beschlossen sind.

37. Vom Management der Eisenbahnunternehmen wird erwartet werden, daß es seine eigenen Ziele unter Beachtung der obengenannten Grundsätze erreicht: ein Teil der Geschäftstätigkeit wird eigenwirtschaftlich nach den Marktgesetzen abgewickelt; andere Leistungen werden für den Staat auf der Grundlage eindeutiger Verträge zwischen beiden Parteien über die Erbringung gemeinschaftwirtlicher Beförderungsleistungen erbracht werden.

Soweit es sich um eigenwirtschaftliche Leistungen handelt, müssen die Mitgliedstaaten dafür sorgen, daß die Eisenbahnunternehmen die gleichen Möglichkeiten wie ihre Wettbewerber haben und insbesondere bei den Wegekosten gleich behandelt werden.

DIE KAPITALSTRUKTUR ÖFFENTLICHER EISENBAHNUNTERNEHMEN

38. Ein besonderes Problem ist die gegenwärtige Kapitalstruktur der Eisenbahnunternehmen. Aus verschiedenen Gründen haben viele Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft eine Kapitalstruktur, die den zentralen betriebswirtschaftlichen Grundsatz, daß der tatsächliche Wert des Anlagevermögens mit seiner Ertragskraft angegeben wird, nicht berücksichtigt. Wenn die Eisenbahnunternehmen ein eigenständiges Management erhalten sollen, müssen die Bilanzen der Unternehmen überprüft werden, um zu einem besseren Verhältnis zwischen Eigenkapital und Verbindlichkeiten zu gelangen. Wenn die Verbindlichkeiten unangemessen hoch sind, sollten die Mitgliedstaaten die notwendigen Schritte zu einer finanziellen Sanierung unternehmen, indem sie entweder die Verbindlichkeiten übernehmen oder das Eigenkapital der Eisenbahnunternehmen erhöhen.

39. Zugleich sollten die Mitgliedstaaten die verbleibenden Ausgleichszahlungen für die den Eisenbahnunternehmen gemäß der Verordnung Nr. 1192/69[1] auferlegten Verpflichtungen klären. Wenn möglich, sollten solche Verpflichtungen nicht mehr auferlegt werden; würden sie dennoch für notwendig gehalten, so könnten sie

- in einen Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufgenommen,
- in die Neuordnung des Fahrweges einbezogen oder
- im Zuge eines einmaligen Ausgleichs abgegolten werden (insbesondere durch Restrukturierung der Kapitalstruktur).

(1) ABl. Nr. L 156 vom 28.6.1965, S. 11.

106/90

Kapitel 4: AUSBAU DES FAHRWEGS IM HINBLICK AUF DIE SCHAFFUNG EINES EUROPÄISCHEN HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZES

ÜBERBLICK ÜBER DIE INFRASTRUKTURPOLITISCHEN ZIELE DER GEMEINSCHAFT UND ÜBER DIE TRANSEUROPÄISCHEN EISENBAHNNETZE

40. Die Infrastrukturpolitik der Gemeinschaft zielt darauf ab, die verschiedenen Verkehrsnetze so auszubauen, daß sie den steigenden Bedarf des künftigen Binnenmarktes an Personen- und Güterbeförderungen befriedigen können. Für die Eisenbahnunternehmen bedeutet diese Politik vor allem

    1. die koordinierte Schaffung eines wirklich integrierten gemeinschaftlichen Netzes;

    2. die Bereitstellung der Gelder, auch aus Gemeinschaftsmitteln, für den Bau dieses Netzes.

    Bei der Finanzierung ist in dem Gemeinschaftsprogramm vorgesehen, die verfügbaren Mittel im Sinne einer größeren Effizienz auf einige vorrangige Vorhaben zu konzentrieren, in die alle öffentlichen und privaten Gelder im Rahmen einer Gesamtfinanzierung einfließen müssen.

41. Der den Eisenbahnunternehmen gewidmete Teil des Programms verdient besondere Aufmerksamkeit, da die bisherigen Fahrweginvestitionen nicht für den Neu- und Ausbau des Fahrweges ausgereicht haben. Dieser Entwicklungsrückstand ist umso bedauerlicher, als die Eisenbahnunternehmen dank neuer Techniken über Kapazitätsreserven verfügen und zusätzliches Verkehrsaufkommen bewältigen können.

    Nach Ansicht der Kommission haben im Zuge des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur unbeschadet der insbesondere im Ausschuss für Verkehrsinfrastruktur festgelegten Prioritäten folgende Bereiche Vorrang: das Hochgeschwindigkeitsnetz, der kombinierte Verkehr und die Betriebsleitsysteme. Auf den folgenden Seiten wird die Haltung der Kommission gegenüber dem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz erläutert. Die Kapitel 5 und 6 sind den Betriebsleitsystemen bzw. dem kombinierten Verkehr gewidmet.

42. Die Schaffung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes gehört zu den Bemühungen der Kommission im Zusammenhang mit den "europaübergreifenden Netzen", zu denen die Kommission auf der Ratstagung Binnenmarkt am 21. Dezember eine Mitteilung vorlegen wird. Angestrebt wird eine Infrastruktur, die den künftigen Erfordernissen der Wirtschaft im vollendeten Binnenmarkt genügt. Zu den hierzu vorrangigen markanten Vorhaben, die in dieser Mitteilung beschrieben werden, zählt auch das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

DIE INITIATIVEN ZUR SCHAFFUNG EINES EUROPÄISCHEN HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZES

43. Europa bietet günstige Voraussetzungen für die Schaffung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes, da die Hauptstrecken in den Mitgliedstaaten bereits klar vorgegeben sind. Es gilt nun, das Ganze sorgfältig zu koordinieren, damit ein einheitliches Gemeinschaftssystem entsteht. Hierzu können

    1. vorhandene Strecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaut werden, wie dies zur Zeit in Großbritannien geschieht, damit Geschwindigkeiten von 200 oder gar 225 km/h gefahren werden können;

    2. neue Strecken für den gemischten, d.h. für Personen- und Güterverkehr, gebaut werden: solche Strecken dürfen nur geringe Neigungen aufweisen und zwingen damit häufig zu teuren Kunstbauten;

    3. Strecken ausschließlich für den Personenverkehr gebaut werden, bei denen der Investitionsaufwand geringer als bei den gemischten Strecken und eine optimale Nutzung möglich ist.

44. Die Frage, ob ein Hochgeschwindigkeitsnetz in der Gemeinschaft sinnvoll ist, wurde bereits mehrfach untersucht; zu nennen sind hier insbesondere

    - der Bericht "Fortschritte auf dem Weg zu einem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz", den die Kommission dem Rat am 30. Juni 1986 übermittelte(1);

    - der Starita-Bericht(2) an das Europäische Parlament (1987);

    - der "Vorschlag für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz", den die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CCFE) am 24. Januar 1989 der Kommission vorlegte.

---

(1) KOM(86) 341 endg.

(2) EP 109.323/endg.

106/90

Alle diese Berichte gehen praktisch in die gleiche Richtung und gelangen in der Frage, ob ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz geschaffen werden soll, zu ähnlichen Ergebnissen.

Die Kommission hat beschlossen, dem Rat den an einigen Stellen ergänzten und überarbeiteten CCFE-Vorschlag zu übermitteln.

45. Der CCFE-Bericht ist folgendermaßen gegliedert:

* Darstellung der besonders günstigen Voraussetzungen in Europa: Entfernungen, Bevölkerungsdichte, Überlastung des Straßen- und Luftverkehrsnetzes sowie Umweltprobleme.

* Stand der einzelstaatlichen Vorhaben, die den Kern des Gesamtnetzes bilden sollen.

* Verknüpfung der einzelstaatlichen Strecken durch Einfügen der fehlenden Glieder zu einem europäischen Netz.

* Schrittweise Verwirklichung über einen Zeitraum von 20 bis 25 Jahren.

* Technische Überlegungen (Fahrzeuge) und wirtschaftliche Erwägungen (Zeitgewinn, Wandel der Nachfrage, Vorteile für die Allgemeinheit, Wirtschaftlichkeit).

* Überlegungen zur Finanzierung unter Berücksichtigung der Vorteile für die Allgemeinheit.

* Beitrag eines solchen Netzes zum Zusammenwachsen Europas.

46. Die Kommission betrachtet die in diesem Bericht kurz zusammengefaßten Arbeiten als einen wertvollen Beitrag. Hierauf aufbauend möchte sie einen entscheidenden Impuls zur Schaffung des Hochgeschwindigkeitsnetzes geben und dieses zugleich harmonisch in ihre Verkehrsinfrastrukturpolitik einbeziehen. Es ist nunmehr tatsächlich an der Zeit, erste konkrete Ziele festzulegen, damit beurteilt werden kann, welche technischen und finanziellen Mittel dazu erforderlich sind, sowie Art und Umfang der zu erwartenden Auswirkungen abzuschätzen.

DIE EINZELSTAATLICHEN ARBEITEN

47. Die meisten Mitgliedstaaten arbeiten derzeit an Hochgeschwindigkeitsprogrammen, die unterschiedlich weit gediehen sind: Teils sind die Strecken schon seit mehreren Jahren in Betrieb, teils erst in der Planung. Fast alle Programme sind auf nationale Erfordernisse zugeschnitten, betreffen die wichtigsten Korridore und beruhen auf unterschiedlichen Spezifikationen. Zusammen genommen bilden diese Verbindungen das Kernstück und den Ausgangspunkt des künftigen europäischen Netzes.

48. Die Kommission muß über die Planungen der einzelnen Mitgliedstaaten Bescheid wissen; sie hat hierzu Konsultationen mit nationalen Sachverständigen aufgenommen, um zu allen geplanten Strecken folgende Angaben zu erhalten:

* Zeitpunkt der Inbetriebnahme,

* wichtige Kenndaten der Fahrwege und Anlagen,

* voraussichtliches Verkehrsaufkommen und geplante Verkehrsverbindungen sowie für den Verkehr geplante Fahrzeuge,

* die Höhe der Anlagen- und Fahrzeuginvestitionen sowie die geplante Finanzierungsweise,

* Gesamtbeurteilung der Wirtschaftlichkeit.

DIE INNERGEMEINSCHAFTLICHEN VERKEHRSACHSEN

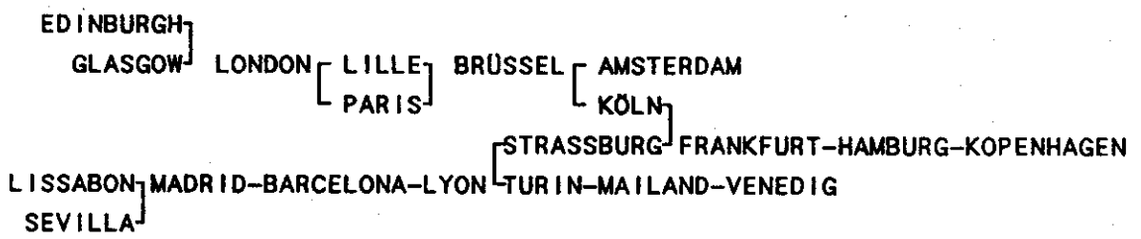
49. Die europäischen Achsen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr werden vor allem aus der Sicht der Gemeinschaft festgelegt. Dabei werden der Reiseverkehrsbedarf innerhalb der Gemeinschaft und die Netze der Mitgliedstaaten und bestimmter Transitländer als Kernstück des künftigen Hochgeschwindigkeitsnetzes berücksichtigt.

Es sei darauf hingewiesen, daß sich die Schaffung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes günstig auf den Eisenbahngüterverkehr, vor allem den kombinierten Verkehr, auswirken wird. Dies gilt insbesondere für die gemischten Strecken; die Baukosten sind zwar höher als bei reinen Personenverkehrsstrecken, doch lassen sich die Mehrkosten durch die voraussichtlichen zusätzlichen Vorteile ausgleichen. Andererseits entstehen durch den Bau reiner Personenverkehrsstrecken auf den übrigen Strecken freie Kapazitäten für den Güterverkehr.

50. Auf der diesem Kapitel beigefügten Karte ist ein langfristig zu verwirklichendes Netz der Zukunft dargestellt. Dieses Netz umfaßt eigens gebaute neue Strecken, für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaute Strecken und herkömmliche Strecken, die zum Teil zu Verlängerungs- oder Anschlußstrecken auszubauen wären. Dieses Netz fügt sich somit ganz natürlich in die bestehenden Netze ein, was deren Modernisierung und dem Investitionsinteresse neuen Auftrieb verleihen und dadurch letztlich zu einem höheren Verkehrsaufkommen beitragen wird.

Auf der Grundlage der von den Staaten bekanntzugebenden Planungen ist ein mittelfristiges Programm für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz auszuarbeiten und eine Zeitplanung für dessen Durchführung festzulegen. Mit diesen Aufgaben, deren Erledigung eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen und in einigen Monaten in einer ergänzenden Mitteilung an den Rat dargelegt wird, soll eine Arbeitsgruppe betraut werden, in der Vertreter der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen unter Leitung der Kommission zusammenkommen.

51. Gemäß in der Kommissionsvorlage KOM(89) 238 endg. vom 5. November 1989 genannten Prioritäten für das gemeinschaftliche Aktionsprogramm auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur ist, um rasch zu Ergebnissen zu gelangen, auf kurze Sicht die Verwirklichung folgender Teilstrecken des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes vorrangig:



Die zwei vorgenannten Strecken, die durch die französische Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris-Lyon miteinander verbunden werden, sind hochwertige Gemeinschaftsstrecken, da sie neun der zwölf Mitgliedstaaten bedienen. Darüber hinaus haben sie den Vorteil, völlig anders geartete geographische und wirtschaftliche Merkmale aufzuweisen.

52. Schon heute zeichnen sich in den einzelnen Ländern einige Bahnhöfe auf dem herkömmlichen Netz ab, die durch Verlängerungen von Hochgeschwindigkeitsstrecken oder durch Anschlußstrecken an das Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden werden könnten. Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes wird für einen großen Teil des herkömmlichen Eisenbahnnetzes eine positive und stimulierende Wirkung haben.

53. Die Schaffung des europäischen Netzes und vor allem die Verwirklichung der vorrangigen Vorhaben setzen voraus, daß die Lücken im Netz geschlossen werden. Dabei handelt es sich um die Teilstücke, die die einzelstaatlichen Netze miteinander verbinden sollen und unterschiedliche Schwierigkeiten bereiten. Entweder sind die Baukosten besonders hoch, weil zum Beispiel ein Gebirge überwunden werden muß; oder es wird angesichts der jetzigen Auswirkungen der Grenznähe nur ein geringes Verkehrsaufkommen prognostiziert; oder es bestehen besondere technische oder politische Schwierigkeiten. Die Finanzierung dieser fehlenden Teilstücke verdient besondere Aufmerksamkeit.

106/90

DIE ANZUSTREBENDE TECHNISCHE HARMONISIERUNG UND NORMUNG

54. Mit Blick auf den Binnenmarkt von 1993 bereitet die Gemeinschaft die Beseitigung der Verwaltungsgrenzen vor und bemüht sich die Kommission im Rahmen ihrer Verkehrspolitik um die Schaffung eines rechtlichen Rahmens, damit die entsprechend ermächtigten Unternehmen, in erster Linie natürlich die im Gebiet der Gemeinschaft niedergelassenen Eisenbahnunternehmen, Beförderungen im Eisenbahnverkehr durchführen dürfen.

Zum geschichtlichen Erbe der Eisenbahnunternehmen gehören bekanntlich viele nationale und auch regionale Besonderheiten, die sich nicht ohne weiteres ändern lassen. Dennoch erscheint die Schaffung eines neuen Netzes, das spätestens in der ersten Hälfte des 21. Jahrhunderts voll betriebsbereit sein und europaweit auf wirtschaftliche Weise den Anforderungen der Kundschaft gerecht werden muß, ohne ein Mindestmaß an technischer Übereinstimmung nicht möglich. Daher bedarf es baldiger und wohlüberlegter Entscheidungen.

Die Glaubwürdigkeit des Plans für ein europäisches Netz hängt wesentlich davon ab, daß die Angleichung zwar allmählich, aber doch energisch betrieben wird. Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen muß hier Schrittmacher sein, wobei die Bereitschaft der Eisenbahnindustrie, an einem solchen Vorhaben mitzuarbeiten, nicht minder wichtig ist. Voraussetzung für eine Annäherung ist der gemeinsame politische Wille aller Beteiligten.

Technisch gesehen können unterschiedliche Systeme und Spezifikationen selbstverständlich bis zu einem gewissen Grad nebeneinander bestehen. Auch wenn bisher die Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen stets auf dieser Grundlage beruhte, so entstehen dadurch doch hohe Kosten und sinkt die Zuverlässigkeit der Anlagen. Die europäischen Eisenbahnunternehmen müssen trotz einiger nicht in die Praxis umgesetzten Experimente allgemeingültige, d.h. für verwandte Auslandsverbindungen gültige Pflichtenhefte erstellen, da sie nur so Erfolg haben werden.

55. Bestimmte Parameter müssen vereinheitlicht werden, damit im ganzen Netz einheitliche Betriebsbedingungen entstehen und eine Zersplitterung der Produktion vermieden wird. Die Vereinheitlichung im Hinblick auf die Schaffung eines gemeinschaftsweiten Netzes muß deshalb folgende Faktoren umfassen:

* die Besonderheiten des Fahrweges: die Spurweite, das Lichtraumprofil, insbesondere die maximalen Neigungen, die Krümmungshalbmesser und die zulässigen Radsatzlasten, die Stromsysteme sowie je nachdem, ob es sich um Strecken für gemischten Verkehr oder reinen Personenverkehr handelt, die Trassenführung und die zulässige Geschwindigkeit;

* die Betriebsleitsysteme, deren Technik und Benutzungsvorschriften einheitlich oder zumindest im hohen Maße kompatibel sein müssen;

* die Fahrzeuge, die je nach ihrer Zweckbestimmung unabhängig vom Eigentümer und Betreiber nach einheitlichen Spezifikationen zu bestellen und zu bauen sind;

* die kommerziellen Bestandteile des "Produkts" Hochgeschwindigkeitszug: Leistungsangebot, Vermarktung, Tarifgestaltung, Einnahmenaufteilung und Buchungssystem.

56. Konkret schlägt die Kommission vor, kurzfristig einen begrenzten Katalog bestimmter Kenndaten für Fahrweg und Anlagen des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes zur späteren Annahme auszuarbeiten. Diese Aufgabe soll einer Arbeitsgruppe übertragen werden, in der die verschiedenen Interessen vertreten wären (Kommission, Staaten, Eisenbahnunternehmen und Industrie).

57. Darüber hinaus möchte die Kommission den Schwerpunkt auf die industrielle Dimension dieses Vorhabens legen. Der von der gemeinschaftlichen Eisenbahnindustrie zu deckende Fahrzeug- und Anlagenbedarf ist groß; bei den Pflichtenheften und technischen Spezifikationen zu diesen Lieferaufträgen wird die gemeinschaftliche Dimension zu berücksichtigen sein, weshalb die Kommission anbietet, die hierzu erforderlichen Vorarbeiten zu leiten.

106/90

BEWERTUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN UND FINANZIELLEN GESICHTSPUNKTE

58. Die Entscheidung der Europäischen Gemeinschaft, ein Hochgeschwindigkeitsnetz zu schaffen, beruht auf einer Prüfung des gesamtwirtschaftlichen Interesses eines solchen Vorhabens. Diesen Ansatz haben selbstverständlich auch die Mitgliedstaaten vor den Entscheidungen über ihre eigenen Vorhaben verfolgt.

Maßgeblich für die Gemeinschaft ist das Gesamtnetz und damit insbesondere die Feststellung der "fehlenden Glieder". Diese müssen von der Gemeinschaft nicht losgelöst vom Gesamtnetz, sondern als dessen unerläßlicher Bestandteil untersucht werden.

Zur häufig schwierigen Finanzierung dieser Teilstücke muß auf die unterschiedlichsten Möglichkeiten zurückgegriffen werden: Eigenmittel, Kapitalmarkt, Finanzhilfen der Staaten und/oder der Gemeinschaft, Zinsvergünstigungen; die Gelder müssen aus verschiedenen Quellen und auch von den gemeinschaftlichen Finanzeinrichtungen stammen. Der veranschlagte Mittelbedarf wird regelmäßig entsprechend der Entwicklung der einzelnen Abschnitte des Vorhabens aktualisert.

KÜNFTIGES VORGEHEN DER GEMEINSCHAFT

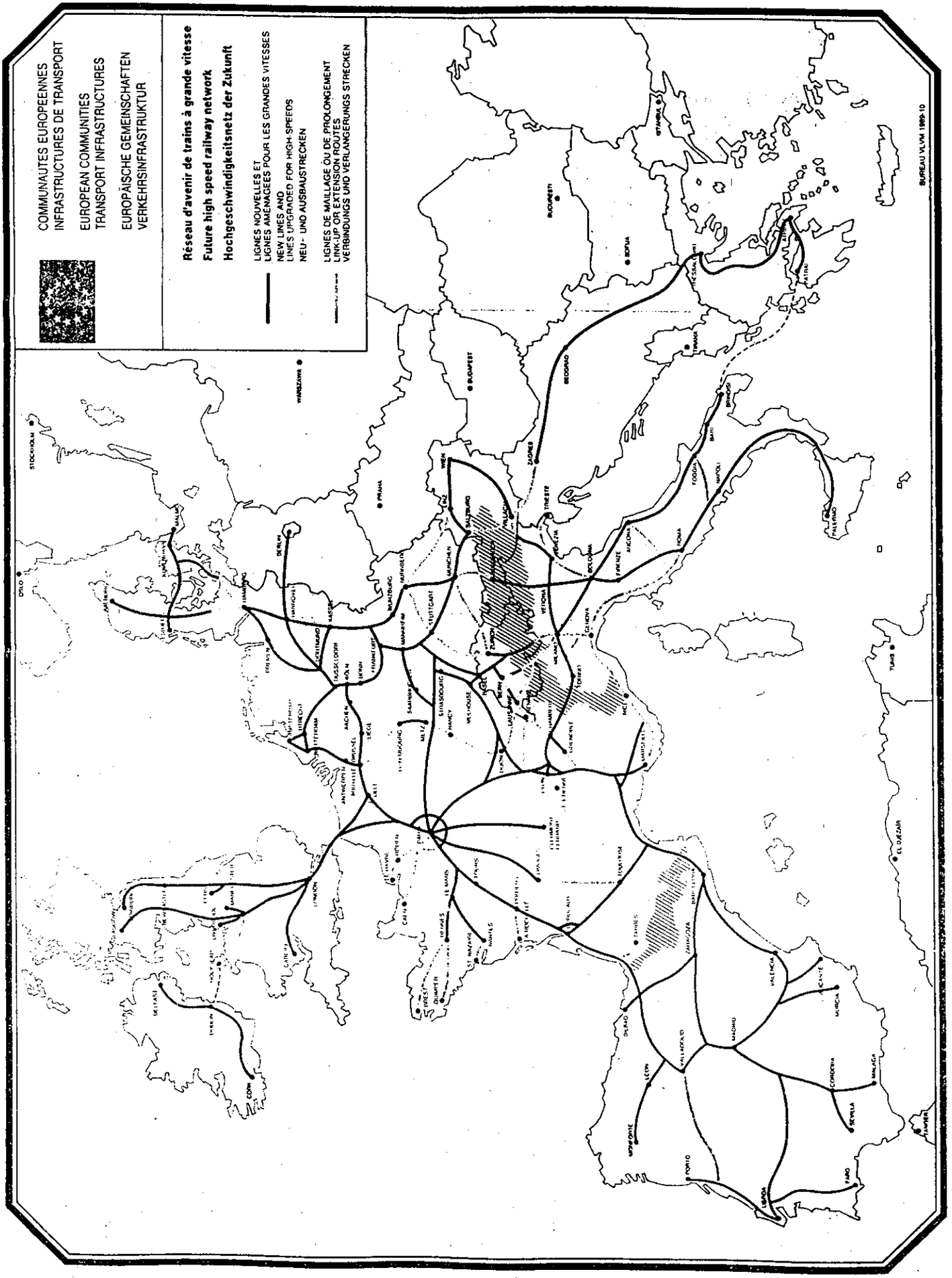
59. Vor dem oben beschriebenen Hintergrund ist folgendes Vorgehen angezeigt:

* Durch Koordinierung der nationalen Planungen soll (in einer Arbeitsgruppe) die Schaffung des Netzes vorbereitet werden.

* Einige Kenndaten des Fahrwegs und der Anlagen sind zur Gewährleistung ihrer Kompatibilität zu vereinheitlichen (Arbeitsgruppe).

* Die Gemeinschaft muß in die Lage versetzt werden, zur Finanzierung des Netzes, insbesondere seiner unrentabelsten, für die Geschlossenheit des Gesamtnetzes aber notwendigen Glieder, beizutragen.

Die Kommission schlägt dem Rat daher vor, die dazu als Anhang III beigefügte diesbezügliche Entscheidung zu erlassen.


COMMUNAUTES EUROPEENNES
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
EUROPEAN COMMUNITIES
TRANSPORT INFRASTRUCTURES
EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFTEN
VERKEHRSINFRASTRUKTUR
Réseau d'avenir de trains à grande vitesse
Future high speed railway network
Hochgeschwindigkeitsnetz der Zukunft
LIGNES NOUVELLES ET LIGNES AMÉNAGÉES POUR LES GRANDES VITESSES
NEW LINES AND LINES UPGRADED FOR HIGH-SPEEDS
NEU- UND AUSBAUSTRECKEN
LIGNES DE MAILLAGE OU DE PROLONGEMENT
LINK-UP OR EXTENSION ROUTES
VERBINDUNGS UND VERLÄNGERUNGS STRECKEN
BUREAU VLVM 1989-10

106/90

Kapitel 5 : BETRIEBSLEITSYSTEME UND SICHERHEIT: FORSCHUNG UND TECHNOLOGIE

MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DES VERKEHRSFLUSSES UND DER SICHERHEIT

60. Wenn das europäische Eisenbahnsystem eines Tages Wirklichkeit werden soll, sind gezielte Anstrengungen erforderlich, damit Züge und Anlagen im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden können. Wegen der Langlebigkeit der Eisenbahnanlagen und der Unterschiede, die von Land zu Land bestehen und einen Schutz für die einzelstaatlichen Märkte darstellen, ist die Entwicklungsarbeit an "europäischen Anlagen" nicht weit gediehen. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern, bei denen die Schnelligkeit des technischen Fortschritts die Konstrukteure in verschiedenen Ländern hat ähnliche Wege beschreiten lassen und aufgrund der potentiellen Vorteile einer Großproduktion nationale Schranken gefallen sind, sind die Eisenbahnen bei der Anpassung ihrer Technik erstaunlich zurückhaltend geblieben.

    Sogar bei technischen Neuerungen wie dem elektrischen Antrieb haben sich die Eisenbahnunternehmen für unterschiedliche Systeme entschieden. Auch wenn sich dies zum Teil sicherlich mit technischen Weiterentwicklungen erklären läßt, so war innerhalb der Eisenbahnindustrie der Druck, nach gemeinsamen Lösungen zu suchen oder sich bei der Herstellung zusammenzuschließen, doch recht gering. Heute gibt es gewisse Anzeichen für ein bisher nur zögerndes Umdenken, weshalb die Eisenbahnen ermuntert und dazu bewogen werden müssen, rasch zu offenen Märkten überzugehen, wie sie bei anderen Verkehrsträgern üblich sind.

61. Man könnte meinen, daß die Frage der Eisenbahnbetriebsleitsysteme zu technisch sei und nicht in diese Mitteilung gehöre. Nicht zu leugnen ist jedoch, daß im Rahmen der umfassenden Vorbereitung eines europäischen Systems auch die Probleme der Betriebsleitung angegangen und gelöst werden müssen. Dank neuer kompatibler Systeme könnte darüber hinaus die Sicherheit im Eisenbahnverkehr gegenüber dem schon jetzt hohen Niveau weiter verbessert werden. Die sicherheitstechnischen Vorzüge der Eisenbahnunternehmen werden im allgemeinen übrigens nicht wahrgenommen und verdienen angesichts immer längerer Staus in der Gemeinschaft zweifellos eine größere Beachtung.

Kurzfristig müssen die vorhandenen Betriebsleitsysteme aneinander so angepaßt werden, daß die Züge im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden können. Dies ist zum Teil bereits geschehen, doch könnte mit verhältnismäßig wenig Aufwand noch viel mehr getan werden, um dieses Ziel rasch zu erreichen.

Mittelfristig sollte die Schaffung eines kompatiblen Betriebsleitsystems angestrebt werden, das sich die neuesten Errungenschaften der Telekommunikations- und Informationstechniken zunutze macht. Die Kosten eines solchen Systems werden hoch sein, doch dürfte sein potentieller Nutzen als Rechtfertigung eines gemeinsamen Programms ohne weiteres genügen. Ziel sollte es sein, eine gemeinsame Lösung für die Zukunft festzulegen: Dies ist eine einzigartige Gelegenheit, die betriebliche Einheit des europäischen Eisenbahnnetzes wiederherzustellen und damit zu einem echten gesamteuropäischen System zu gelangen.

62. Aufgrund der diesbezüglichen Arbeiten werden

- die Verkehrssteuerung besser und der Verkehr flüssiger;

- die Kontrolle und Überwachung durch bessere Ausrüstung und durch Steigerung der Leistungsfähigkeit der Systeme zuverlässiger;

- die Zuverlässigkeit größer, da bessere Backup- und Überwachungsanlagen bereitstehen, und die Leistungsfähigkeit des Systems gesteigert;

- die Sicherheit größer;

- die Streckenkapazität höher.

Ein neues gemeinsames System kann in folgenden Bereichen von praktischem Nutzen sein:

- Erstens wird es möglich sein, automatisierte Sicherheitssysteme von hoher Qualität auch auf weniger befahrenen Strecken in Regionen in Randlage einzuführen.

- Zweitens werden sich die Arbeitsbedingungen derjenigen verbessern, die bislang strapaziöse Funktionen mit hoher Verantwortung für die Sicherheit ausüben (z.B. Lokführer und Stellwerkspersonal).

- Drittens wird die Errichtung einer Echtzeitdatenbank über den Eisenbahnbetrieb die Abwicklung und Steuerung des Verkehrs erheblich erleichtern und damit die Qualität der angebotenen Leistungen verbessern.

106/90

63. Ein neues System zur Verkehrsüberwachung setzt einen verstärkten Austausch zwischen Fahrzeugen und Fahrweg voraus, d.h. Datenaustausch zwischen Strecke und Zug und Bestimmung des Standorts von einzelnen Fahrzeugen und Zügen. Die Eisenbahnen können offenbar an den im Straßenverkehr erzielten Fortschritten teilhaben. Gleichzeitig eignen sie sich als klar abgegrenzter und geschützter Bereich naturgemäß äußerst gut für die praktische Anwendung von Kommunikationstechniken und Entwicklungen des DRIVE- und ähnlicher Programme; dies wird weltweit auch zunehmend erkannt. Traditionelle Eisenbahnlieferanten müssen inzwischen gegen Wettbewerber aus Bereichen wie der Telekommunikation und der Avionik antreten. Für eine weltweite Produktion im großen Maßstab dürften durchaus Möglichkeiten bestehen, doch wird der Wettbewerb scharf sein.

MÖGLICHE FORSCHUNGSAKTIONEN DER GEMEINSCHAFT

64. Es kristallisiert sich ein immer deutlicheres Einvernehmen über ein gemeinsames Konzept für ein neues Eisenbahnverkehrsleitsystem heraus. Die Vorzüge eines gemeinsamen Vorgehens liegen natürlich beim geplanten Hochgeschwindigkeitsnetz besonders deutlich auf der Hand, doch ist der Kosten- und Forschungsaufwand für die Schaffung eines neuen europäischen Standardsystems so groß, daß die europäischen Unternehmen wohl nur bei einer Bündelung ihrer Anstrengungen hoffen dürfen, im Wettbewerb mitzuhalten. Dieses Vorhaben soll Vorrang erhalten. Die Kommission beabsichtigt zu prüfen, wie eine brauchbare Finanzierung auf Gemeinschaftsebene aussehen könnte, und wird dabei auf die mit DRIVE und ähnlichen Programmen gesammelten Erfahrungen zurückgreifen.

Erstes Anwendungsfeld für das einmal fertiggestellte System werden neue Hochgeschwindigkeitsverkehre, aber auch herkömmliche Strecken sein, damit die Eisenbahnen bei Just-in-time-Güterlieferung wettbewerbsfähiger werden. Dies soll jedoch nur die erste Stufe bilden, da ähnliche oder abgeleitete Systeme auch in dünn besiedelten Gebieten und auf überlasteten Stadtstrecken eingesetzt werden können.

65. Die Eisenbahnforschung im allgemeinen kann aus dem Blickwinkel der Ingenieurwissenschaften als recht erfolgreich gelten, hat in der Gemeinschaft aber ebenfalls darunter gelitten, daß keine Anreize für die Suche nach länderübergreifenden Lösungen bestanden. Wenn die Eisenbahnunternehmen ihr technisches Potential nutzen wollen, müssen sich die Einstellungen ändern und neue Verfahren entwickelt werden. Die Erfolge der gemeinschaftlichen Forschungsprogramme vergangener Jahre lassen auch für den Eisenbahnbereich hoffen. Diese Art der Zusammenarbeit wird es ermöglichen,

1. Überschneidungen zu vermeiden; zur Zeit hat beispielsweise jeder Mitgliedstaat neue Triebfahrzeugtypen, die trotz im Grunde genommen ähnlicher Aufgaben alle verschieden sind;

2. höheren Nutzen aus einer koordinierten Forschung zu ziehen;

3. Sachverständige verschiedener Fachrichtungen für Gemeinschaftsprogramme zusammenzubringen; dies würde den Eisenbahnen zugute kommen, die technisch gesehen eher eigene Wege gegangen sind.

66. Die Kommission beabsichtigt dem Rat in Kürze ein Forschungsprogramm (EURET) vorzulegen, das Teil des Rahmenprogramms 1987-91 ist und auch einige für die Eisenbahn vorrangige Vorhaben umfaßt. Da jedoch die Haushaltsmittel der Gemeinschaft derzeit begrenzt sind, fehlen einige wichtige Forschungsthemen, z.B. Aerodynamik, Lärm und Schienenverschleiß unter verschiedenen Betriebsbedingungen. Diesen Punkten wird zukünftig gebührend Rechnung zu tragen sein.

106/90

DATENFERNÜBERTRAGUNGS- UND INFORMATIONSTECHNIK - DAS BEISPIEL DES GRENZÜBERSCHREITENDEN VERKEHRS

67. Zur Steigerung ihrer Effizienz sind die Eisenbahnunternehmen auf Entwicklungen in den oben genannten Disziplinen angewiesen. Bei Angaben über Güterwagenbewegungen (Hermes) und bei Sitzplatzbuchungen funktioniert der Austausch zwischen den Eisenbahnunternehmen bereits gut. Diese Systeme befinden sich allerdings noch in einem frühen Entwicklungsstadium. Hohe Erwartungen werden für die Zukunft auch in die automatische ultraschnelle Übertragung von Daten und deren Echtzeitanalyse zur Entscheidungsvorbereitung gesetzt. Die Arbeit der Kommission auf diesem Gebiet muß verstärkt und auf Bereiche konzentriert werden, die für die Eisenbahnunternehmen rasch von konkretem Nutzen sind.

68. Der grenzüberschreitende Verkehr sei als Beispiel für einen Bereich genannt, in dem die Technik den Eisenbahnunternehmen zugute kommen kann. Bis zu einem gewissen Grad werden die an den Grenzen bestehenden Schwierigkeiten von den Eisenbahnunternehmen selbst verursacht: Lokomotivenwechsel, Zugkontrollen usw. Doch für andere Probleme sind die Grenzdienststellen verantwortlich; hier könnte einiges durch einen besseren und schnelleren Informationsaustausch erreicht werden.

Kapitel 6 : KOMBINIERTER VERKEHR

DIE ROLLE DER GEMEINSCHAFT

69. Die erste gemeinschaftliche Rechtsvorschrift auf diesem Gebiet ist die Richtlinie 75/130/EWG des Rates(1) aus dem Jahre 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln, um im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr Schiene/Straße (im folgenden mit KV abgekürzt) mengenmäßige Beschränkungen (Kontingente) und gewisse administrative Formalitäten (Genehmigungen) abzuschaffen. Seither ist die Richtlinie mehrfach geändert worden, um

- die liberalen Regeln des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße auf die Binnenschiffahrt auszudehnen;

- die Steuer auf die im kombinierten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge zu senken;

- alle Formen des kombinierten Verkehrs, auch den Containerverkehr, in den Genuß dieser Vergünstigungen kommen zu lassen.

Darüber hinaus hat der Rat der Europäischen Gemeinschaften die Verordnung (EWG) Nr. 1658/82(2) über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr erlassen. Die meisten Mitgliedstaaten nutzten diese Verordnung, um Zuschüsse zu Investitionen in die für den KV notwendige Infrastruktur und in Umschlaganlagen zu gewähren.

Am 14.3.1989(3) stimmte der Rat einer Verlängerung der Beihilfe-regelung bis Ende 1992 zu und erweiterte deren Geltungsbereich, indem er die Gewährung von Beihilfen zu Betriebskosten genehmigte, sofern es sich um KV durch Drittländer handelt.

Angesichts der wachsenden Bedeutung des KV muß es oberstes Ziel der Gemeinschaft sein, die Voraussetzungen zu schaffen, unter denen die Beteiligten und die Mitgliedstaaten Bestehendes ausbauen und Neues entwickeln können. Dieses Kapitel befaßt sich mit den Möglichkeiten hierzu.

---

(1) ABl. Nr. L 48 vom 22.2.1975, S. 31.
(2) ABl. Nr. L 184 vom 29.6.1982, S. 1.
(3) ABl. Nr. L 116 vom 28.4.1989, S. 24.

70. Entwicklung des kombinierten Verkehrsmarktes: In den letzten zehn Jahren hat sich der innergemeinschaftliche Huckepackverkehr (Beförderung von kompletten Lastzügen, von Sattelauflegern und von Wechselbehältern[1]) vervierfacht, woran deutlich wird, daß diese Form der Beförderung über große Entfernungen eine echte Alternative zum Güterkraftverkehr darstellt. Obwohl der grenzüberschreitende KV schneller zunimmt als der inländische, entfallen 60 % des gesamten Huckepackverkehrs auf das Inland, und zwar hauptsächlich in der Bundesrepublik Deutschland, in Frankreich und in Italien. Aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen werden in Zukunft wohl die Wechselbehältersysteme weiterentwickelt, obwohl auch zahlreiche neue Techniken angeboten werden. Zugleich wird sich der zunehmende Containereinsatz, insbesondere im Überseeverkehr, fortsetzen.

71. Alpenquerender Verkehr: Im Nord-Süd-Verkehr über die Alpen wurden 1970 rund 27 Mio. Tonnen, 1985 aber bereits 56 Mio. Tonnen befördert[2]. Die Beförderungsleistung der Eisenbahnunternehmen stieg zwar von 21,6 auf 25,9 Mio. Tonnen, doch fiel ihr Marktanteil von 81 auf 46 %; im gleichen Zeitraum kletterte die im Güterkraftverkehr beförderte Menge von 5 auf 30 Mio. Tonnen. Etwa 6 Mio. Tonnen werden zur Zeit huckepack über die Alpen befördert. Die Österreichische Bundesbahn hat sich zum Ziel gesetzt, bis Mitte der neunziger Jahre 70 % des Verkehrs über den Brennerpaß auf der Schiene abzuwickeln. Die schweizerischen Behörden planen ebenfalls, die Kapazität der Eisenbahn zu erhöhen.

Angestrebt wird, den Verkehr in den kommenden Jahren in ganz entscheidendem Umfang von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Hierzu müssen das Eisenbahnnetz der Gemeinschaft weiter ausgebaut und neue Huckepackterminals gebaut werden. Es bleibt abzuwarten, ob die Ausweitung des "herkömmlichen" Konzepts ausreicht. Wenn die Eisenbahnunternehmen in diesem bedeutenden Korridor erfolgreich sind, wird damit nicht nur ein großes gesellschaftliches Problem gelöst, sondern auch das Ansehen sämtlicher Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft gesteigert.

---

(1) Ein Wechselbehälter ist im Grunde ein Binnencontainer, der nicht den gleichen Belastungen wie ein ISO-Container ausgesetzt und deshalb wesentlich leichter und billiger ist.

(2) Quelle: Internationale Vereinigung der Huckepackgesellschaften, Jahresbericht 1988.

MITTELFRISTIGE ENTWICKLUNG - EIN BEISPIEL FÜR DEN TRANSITVERKEHR

72. Mit dem Interesse am KV hat auch die Zahl der Neuentwicklungen zugenommen. Obwohl die bestehende Technik immer leistungsfähiger und wirtschaftlicher geworden ist, gibt es eine Reihe von neuen Fahrzeugtypen für den KV, die den Umschlag zwischen Straße und Schiene noch weiter vereinfachen, verbilligen und beschleunigen sollen, was zusätzlichen Verkehr anziehen könnte.

73. Zu den gegenwärtigen Schwierigkeiten des KV gehört, daß

- die Umschlaganlagen teuer sind und ihr Betrieb aufwendig ist;

- für die Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs eine zu enge Bindung zwischen dem KV und den Eisenbahnen besteht und geschäftliche Risiken gesehen werden;

- die Bedingungen für die Teilnahme am KV kompliziert sein können.

74. Einige dieser Schwierigkeiten dürften sich durch neue Verfahren beseitigen lassen. Am Beispiel des alpenquerenden Verkehrs sei hier eine Strategie vorgestellt, wie neue Benutzer geworben werden könnten:

1. Auf beiden Seiten der Alpen, bis hinauf in die Niederlande, werden Transitlager eingerichtet. Wenn in diesen Lagern neue Fahrzeuge zum Einsatz kämen und auf Kräne usw. verzichtet werden könnte, wäre ihr Bau kostengünstig.

2. In den Lagern stehen den Güterkraftverkehrsunternehmen gegen eine Miet- bzw. Leasinggebühr sowie die Gebühr für die Eisenbahnbeförderung KV-geeignete Sattelanhänger zur Verfügung. Die Lager sind durch fahrplanmäßige Züge miteinander verbunden, so daß das Leistungsangebot u.a. dank computergestützter Buchungssysteme absolut zuverlässig ist.

106/90

75. Dieser innovative Ansatz böte folgende Vorteile:

- die Lager können mit geringem Kostenaufwand in der Nähe der wichtigsten Zentren errichtet werden;

- Güterkraftverkehrsunternehmen brauchen keinen unmittelbaren geschäftlichen Kontakt mit den Eisenbahnen aufzunehmen, womit die Einwände einiger kleiner Unternehmen entkräftet sind;

- die Fahrzeuge können gemietet werden, wodurch die Einstiegskosten niedrig sind und nicht von vornherein langfristige Verpflichtungen entstehen;

- die Industrie der Gemeinschaft hätte die Möglichkeit, mit geringem finanziellen Aufwand ein exportfähiges, für die Massenproduktion bestimmtes Straße-Schiene-Fahrzeug zu entwickeln.

Die Kommission hält es für wichtig, solche Strategien zu prüfen und alle gangbaren Möglichkeiten zur Lösung des Alpenproblems in Erwägung zu ziehen.

DIE POLITISCHEN ZIELE DER GEMEINSCHAFT

76. Die wirtschaftliche Bilanz des KV muß besser werden. Hierzu

- ist die Eisenbahninfrastruktur auszubauen und dabei auch das Lichtraumprofil zu erweitern, sofern Niederflurwagen nicht ausreichen;

- sind die Kosten durch einen schnelleren Wagenumlauf und eine Optimierung des Terminal-Betriebs zu senken;

- sind die Rahmenbedingungen zu verbessern: die noch bestehenden administrativen Beschränkungen im unbegleiteten Verkehr müssen aufgehoben, die Fahrzeuge je nach deren Einsatz auf Straße oder Schiene besteuert, die freie Preisbildung eingeführt und der Werkverkehr gefördert werden.

Insbesondere in Zusammenhang mit den letztgenannten Punkten sind gemeinschaftliche Initiativen möglich.

77. Zugang zum Markt: Die Richtlinie 75/130/EWG enthält Bestimmungen über die Liberalisierung des Zu- und Ablaufs auf der Straße. Als die Richtlinie 1975 erlassen wurde, schuf sie für den KV eine Regelung, die erheblich freizügiger war als die damals im Güterkraftverkehr geltende. Allerdings wurden in der jüngsten Vergangenheit und werden noch immer beträchtliche Fortschritte bei der schrittweisen Liberalisierung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs erzielt.

Daher gilt für den KV inzwischen nicht mehr eine günstigere Marktregelung als für den Güterkraftverkehr, vielleicht ist sogar eher das Gegenteil der Fall.

Die Entwicklungsmöglichkeiten des KV sind insbesondere dadurch beschränkt, daß der Straßenvor- und -nachlauf im Rahmen des innergemeinschaftlichen KV ausschließlich den vor Ort ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen vorbehalten ist. Dies bedeutet zum Beispiel, daß ein im Land A niedergelassener Verkehrsunternehmer, der seinen Sattelauflieger oder Wechselbehälter mit dem Zug nach dem Land B schickt, die Sendung dort nicht mit seiner eigenen Zugmaschine am Zielbahnhof abholen und zum Bestimmungsort bringen darf, weil dies als Kabotage gilt und damit untersagt ist. Derselbe Unternehmer hätte bei einer durchgehenden Haus-Haus-Beförderung im Straßenverkehr keine solchen Schwierigkeiten.

Beim grenzüberschreitenden Straßenvor- und -nachlauf im Rahmen des innergemeinschaftlichen KV ist die Lage von Land zu Land unterschiedlich. In einigen Mitgliedstaaten sind alle Güterkraftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft zugelassen, in anderen wiederum ist der Zugang den im Herkunfts- bzw. im Bestimmungsland niedergelassenen Unternehmen vorbehalten.

Im Hinblick auf die bevorstehende Liberalisierung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs ist es äußerst wichtig, daß alle Güterkraftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit Zugang zum Straßenvor- und -nachlauf haben, wenn diese Teil einer im KV durchgeführten Beförderung zwischen Mitgliedstaaten sind.

78. Preisbildung: Auch hier sollte der Grundsatz der Gleichbehandlung mit dem grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr angewandt werden. Der Straßenvor- und -nachlauf im Rahmen des grenzüberschreitenden KV unterliegt in einigen Mitgliedstaaten verbindlichen Tarifen; diese sind recht hoch und können eine Verlagerung des Verkehrs zum KV zum Teil verhindern. Da der innergemeinschaftliche KV im unmittelbaren Wettbewerb zum innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehr steht, wo die freie Preisbildung bereits üblich ist, muß natürlich auch für den grenzüberschreitenden KV eine Regelung für die freie Preisbildung gefunden werden.

106/90

79. Steuerliche Maßnahmen: Straßenfahrzeuge, die im KV eingesetzt werden, beanspruchen das Straßennetz weniger als herkömmliche Straßenfahrzeuge und zahlen mit dem Eisenbahntarif auch für den Fahrweg der Eisenbahnunternehmen; 1982 hat die Gemeinschaft Maßnahmen(1) ergriffen, um eine Doppelbelastung zu vermeiden.

In der Praxis ist jedoch zu beobachten, daß die Vorschriften zur Steuerentlastung innerhalb der Gemeinschaft nicht einheitlich angewandt werden. Dies hängt teilweise damit zusammen, daß die Steuersysteme von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat sehr unterschiedlich sind, was im Zuge der Vollendung des Binnenmarktes bis 1993 zu behandeln sein wird. Bis dahin ist eine gewisse Harmonisierung der steuerlichen Sondermaßnahmen für den KV wünschenswert, damit diese eine größere Wirkung erhalten.

VORSCHLAG DER KOMMISSION

80. Der als Anhang IV beigefügte Vorschlag der Kommission berücksichtigt die vorstehend genannten Punkte und enthält z. B. auch Sonderbestimmungen, um den KV für den Werkverkehr weiter zu öffnen, indem der Geltungsbereich der Richtlinie von 1982 auf den Werkverkehr ausgedehnt wird. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen, der auch die Eisenbahnunternehmen der Schweiz und Österreichs angehören, zur Zeit die künftige Entwicklung des KV in Europa untersucht. Zweck dieser von der EG mitfinanzierten Untersuchung ist vor allem, den künftigen Fahrwegbedarf zu ermitteln und ein Programm für den Ausbau des KV-Netzes aufzustellen. Die Ergebnisse werden Ende 1989 vorliegen.

(1) Richtlinie 82/603/EWG - ABl. Nr. L 247 vom 23.8.1982, S. 6.

Kapitel 7 : EISENBAHNUNTERNEHMEN IN RANDLAGE, TRANSIT- UND DRITTLÄNDERN SOWIE IN STÄDTISCHEN NAHVERKEHRSSYSTEMEN

EISENBAHNUNTERNEHMEN IN RANDLAGE

81. In großen Teilen Europas weist das Eisenbahnsystem eine einheitliche Spurweite und ein einheitliches Verfahren zum Kuppeln von Lokomotiven, Reisezug- und Güterwagen auf. Irland und die iberische Halbinsel haben eine andere Spurweite; Skandinavien sowie Großbritannien, Seeland, Sardinien, Sizilien und andere kleine Inseln sind durch das Meer, die iberische Halbinsel und Italien durch hohe Berge vom Hauptnetz abgeschnitten; in der Sowjetunion sind nicht nur die Spurweite und die Kuppeltechnik, sondern das gesamte Eisenbahnsystem völlig unterschiedlich. Die Eisenbahnen in der Türkei, dem Nahen Osten und den nordafrikanischen Ländern haben die gleichen Hauptkenndaten wie das mitteleuropäische Netz und könnten somit enger angebunden werden.

82. Auch wenn in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts keine unüberwindlichen technischen Hindernisse für den Zugverkehr zwischen Rom und Warschau oder Paris und Athen bestanden, so wurde dieses zentrale Netz doch nie als Gesamtsystem betrieben. Hinzu kommt, daß in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts ernste Hindernisse aufgetaucht sind, die einen Verbund heute de facto unmöglich machen:

- Handelshemmnisse - Die politischen Entwicklungen nach dem Kriege haben dazu geführt, daß der Westen und der Osten ihre gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Beziehungen eingefroren haben, weshalb der Ost-West-Verkehr seither eine untergeordnete Rolle spielt und Koordinierungsbemühungen überflüssig waren;

- technische Hindernisse - Für technische Neuerungen, insbesondere bei den Strom- und Betriebsleitsystemen, galten verschiedene und oft unvereinbare einzelstaatliche Normen.

106/90

83. Inzwischen ist allerdings eine Beseitigung dieser Hindernisse absehbar; die politischen Entwicklungen in Osteuropa dürften zu einer Intensivierung der Ost-West-Beziehungen und damit auch zu einem höheren Verkehrsaufkommen führen. Die Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs bietet die Chance, neue einheitliche Betriebsleitsysteme für Europa zu schaffen, falls dies nicht gelingen sollte, aber auch die Gefahr, daß sich die europäischen Eisenbahnunternehmen noch weiter auseinanderentwickeln.

84. Im Sinne des Binnenmarktes muß ein vernünftiges Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Teilen des Netzes angestrebt werden. Die Vorteile eines integrierten Netzes dürfen, wenn der Binnenmarkt ein wirtschaftlicher und sozialer Erfolg werden soll, nicht nur den zentralen Regionen der Gemeinschaft zugute kommen.

Wie bereits erwähnt, liegen die größten Vorteile der Eisenbahnunternehmen im Fernverkehr, weshalb auch in den Gebieten in Randlage das verbesserte Leistungsangebot auf den neuen Strecken spürbar sein sollte. Das gleiche gilt für die Bildung von Gesellschaften in der Gemeinschaft, die den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr fördern sollen. Daneben ist allerdings darauf zu achten, daß eingleisige und weniger befahrene Strecken bei der Forschung und der Zuteilung von Investitionsmitteln nicht zu kurz kommen, damit auch dort das Leistungsangebot besser wird.

EISENBAHNUNTERNEHMEN IN RANDLAGE UND HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZ

85. Der Ausbau bestehender Strecken für höhere Geschwindigkeiten und der Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken bedeuten mehr Qualität für die Benutzer und eine Steigerung der Streckenkapazität. Der Kapazitätseffekt wird jedoch in Frage gestellt oder gar zunichte gemacht, sobald die Strecken gleichzeitig von schnellen und langsamen Zügen befahren werden (die Streckenkapazität steigt mit zunehmender Reisegeschwindigkeit der Züge und nimmt um so mehr ab, je größer die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen überholendem und überholtem Zug sind); die Verkehrsspezialisierung ist somit eine Grundvoraussetzung für eine volle Ausschöpfung des Kapazitätseffekts. Im zentralen Netz gibt es genügend Alternativstrecken für eine solche Spezialisierung; in Gebieten in Randlage, wo Ausweichstrecken wegen der geringen Verkehrsdichte nicht lohnen, ist dies meist nicht der Fall. Zusammenfassend sei gesagt, daß für verkehrsarme Strecken einfache und wirkungsvolle Maßnahmen zur Verbesserung des Leistungsangebots erforderlich sind. Diese Systeme werden nicht die gleichen wie auf Hochgeschwindigkeits-

strecken sein, bei den Arbeiten am Hochgeschwindigkeitsverkehr wahrscheinlich aber als Nebenprodukt anfallen.

86. Alternative Konzepte mit der Einbeziehung mehrerer Verkehrsträger können gleichwertige und kostengünstigere Verkehrslösungen sein. Zu erwägen sind qualitativ anspruchsvolle Flugdienste zur Personenbeförderung zwischen den meisten wichtigen Städten in Randlage und zentralen Schiene-Luft-Umsteigeorten sowie hochwertige Seefrachtverbindungen zwischen Regionen in Randlage und zentralen Schiene-Wasser-Umschlaganlagen. In bestimmten Fällen können dies die kostengünstigsten Lösungen für private und öffentliche Haushalte sein, die allerdings die Entwicklung angemessener Techniken für die Umsteige- und Umschlaganlagen erfordern; sie wären die multimodale Ergänzung des gemeinschaftlichen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Damit dieses Konzept Wirklichkeit wird, müßten allerdings ausreichende Mittel für den Streckenneu- und -ausbau bereitstehen.

EISENBAHNUNTERNEHMEN IN TRANSIT- UND DRITTLÄNDERN

87. Obwohl diese Mitteilung nur die Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft betrifft, ist es natürlich wichtig, auch die Gegebenheiten von Drittländern zu berücksichtigen, die das gleiche Eisenbahnsystem haben. Die zwei bedeutsamen Gesichtspunkte hier sind

- der Transitverkehr und

- die Auswirkungen von besseren Verbindungen mit Drittländern.

88. Die Schwierigkeiten im alpenquerenden Verkehr und im übrigen Transitverkehr dürften in Zukunft noch größer werden. Damit die innergemeinschaftlichen Verbindungen, insbesondere zwischen Italien und Griechenland, nicht leiden, müssen möglichst günstige Transitvereinbarungen getroffen werden. Dies bedeutet, daß die einzelnen Verkehrsträger so eingesetzt werden, daß der Mitteleinsatz möglichst optimal ist und dem immer dringlicher werdenden Umweltschutz Rechnung getragen wird. Den Eisenbahnunternehmen kommt hierbei eine wichtige Rolle zu, wobei insbesondere im kombinierten Verkehr ein Gemeinschaftskonzept entwickelt werden muß. In Kapitel 6 wird ausführlicher darauf eingegangen.

106/90

89. Von besonderer Bedeutung ist auch der zweite Punkt, da das Eisenbahnsystem der Gemeinschaft Ausgangspunkt für ein zum Beispiel auch Skandinavien und osteuropäische Länder umfassendes Gesamtsystem sein könnte. Gerade in den osteuropäischen Ländern ist das Straßennetz im allgemeinen nicht so gut wie in der Gemeinschaft und genießen die Eisenbahnunternehmen unter den Verkehrsträgern eine Vorzugsbehandlung; wenn der Handel, wie erwartet, deutlich zunimmt, sollten die Eisenbahnunternehmen in der Lage sein, die erforderlichen Leistungen anzubieten. Fortschritte auf diesem Gebiet sind von großem Interesse und werden eingehender Überlegungen und gemeinschaftspolitischer Maßnahmen bedürfen.

EISENBAHNEN IN STÄDTISCHEN NAHVERKEHRSSYSTEMEN

90. Die Eisenbahnen spielen eine Schlüsselrolle im städtischen Nahverkehr. Freilich ist der städtische Nahverkehr auf die örtlichen Erfordernisse zugeschnitten, dient aber auch oft auch als Zubringer oder als Bindeglied zwischen Fernverbindungen. Ohne einen angemessenen und leistungsfähigen städtischen Nahverkehr wären die Bemühungen der Eisenbahnunternehmen, im Wettbewerb um den Personenverkehr zu bestehen, ernsthaft erschwert.

Angesichts der immer stärkeren Verstädterung der Bevölkerung in der Gemeinschaft muß insbesondere die wachsende gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnunternehmen im Berufsverkehr berücksichtigt werden. Aus den herkömmlichen Stadt- und Vorortnetzen sind insbesondere in Ballungsgebieten wie London, Paris, Randstad und dem Ruhrgebiet großräumige Netze geworden. Sie sind ein wichtiges Instrument zur Gewährleistung der Freizügigkeit innerhalb der Gemeinschaft.

91. Ein leistungsfähiger Personennahverkehr setzt die Einbeziehung aller Verkehrsträger und eine enge Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften voraus. Obwohl es nicht leicht ist, öffentliche Verkehrsunternehmen betrieblich zu verknüpfen, sind in einer Reihe von Fällen gewisse Fortschritte erzielt worden. Wenn im städtischen Nahverkehr oder im Regionalverkehr ein eigener Fahrweg benutzt oder zumindest eigene Fahrzeuge eingesetzt werden, kann die Erbringung von Nahverkehrsleistungen im Schienenverkehr im Rahmen eines eigenen Unternehmensbereichs innerhalb eines Eisenbahnunternehmens machbar und effizient sein.

92. Diese Punkte und die potentielle Größe des Investitionsgütermarktes für den städtischen Nahverkehr sind so bedeutsam, daß dieser Bereich in einer Mitteilung über den Eisenbahnverkehr nicht fehlen darf. Die Kommission ist sich jedoch darüber im klaren, daß der Schlüssel dazu bei den Gebietskörperschaften liegt, die Beihilfen gewähren, häufig also bei den Grosstädten. Die Kommission wird sich deshalb vorläufig auf eine Beobachtung der Verhältnisse beschränken und sich darum bemühen, daß Probleme in diesem Bereich keine ungünstigen Auswirkungen auf das Eisenbahnsystem der Gemeinschaft als Ganzes haben und ein angemessenes öffentliches Verkehrssystem in der Gemeinschaft erhalten bleibt.

106/90

Kapitel 8: UMWELT UND SOZIALE DIMENSION

UMWELT

93. Die Eisenbahn ist ein umweltfreundlicher Verkehrsträger, wenn sie ihre arteignenen Vorteile uneingeschränkt nutzen können:

- Sie verbrauchen für ihren Fahrweg eine geringere Fläche als der Straßenverkehr (Berechnungen des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) haben ergeben, daß auf einer zweigleisigen zehn Meter breiten Strecke 40.000 Fahrgäste je Stunde befördert werden können, während für die Beförderung mit Bussen oder Personenkraftwagen eine 35 bzw. 135 Meter breite Autobahn erforderlich wäre);

- sie können einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsentlastung in dicht besiedelten Gebieten und auf wichtigen vielbefahrenen Strecken zwischen großen Ballungszentren leisten;

- durch einen optimalen Einsatz von Eisenbahntechnik können die Luftverschmutzung und der Energieverbrauch gesenkt und damit die Umwelt geschont werden;

- die Züge fahren in der Gemeinschaft meist mit Strom, der auf verschiedene Weise(1) in Großkraftwerken erzeugt wird. Hierdurch kann die vorhandene Energie optimal eingesetzt und die Umweltbelastung in engeren Grenzen gehalten werden;

---

(1) Herkömmliche Brennstoffe: 57,2 %
Kernenergie: 38,0 %
Wasser und Erdwärme: 4,8 %

100,0 %

EUR 12 - 1988 (Schätzung)

94. Obwohl die Eisenbahn umweltfreundlich ist, muß ihre Technik angesichts des raschen technologischen Wandels ständig überprüft und verbessert werden. Hierzu

- legte die Kommission dem Rat 1983 einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Geräuschemissionen von Schienenfahrzeugen (1) vor. Dieser Vorschlag ist im Parlament debattiert, vom Rat aber nie angenommen worden. Neue Initiativen werden erforderlich sein, um diese Form der Umweltbelastung in annehmbaren Grenzen zu halten;

- erließ der Rat 1985 eine Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten(2). Gemäß dieser Richtlinie müssen die Umweltfolgen geplanter Hochgeschwindigkeitsstrecken unter verschiedenen Gesichtspunkten bewertet werden; außerdem sollten Maßnahmen zur Eingrenzung und möglichst Ausschaltung schwerwiegender negativer Folgen getroffen werden. Besonderes Augenmerk ist auf die Fahrwege in dicht besiedelten Gebieten zu richten; für deren Bau sollten strenge Anforderungen zum Schutz der Umwelt und der Lebensqualität der Anwohner gelten. Verfahren zur Verminderung der Umweltbelastung wie die Verlegung der Gleise in offener Tunnelbauweise sollten die Regel werden.

DIE SOZIALE DIMENSION

95. Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnunternehmen läßt sich nicht ausschließlich durch Investitionen in die Technik steigern. Mindestens ebensoviel Aufmerksamkeit verdient das Eisenbahnpersonal. Die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnunternehmen wird ohne Zweifel auch soziale Auswirkungen haben. Diese Auswirkungen können anhand von drei Kriterien bewertet werden: Beschäftigung und Arbeitsbedingungen sowie Vorteile für den Verbraucher.

---

(1) ABl. Nr. C 354 vom 29.12.1983, S. 4.

(2) ABl. Nr. L 175 vom 5.7.1985. S. 40.

96. Das Konzept eines europäischen Eisenbahnnetzes mit der damit verbundenen Standardisierung von technischen und Betriebssystemen und die Mobilität der Arbeitnehmer werden sich auch auf die Arbeitsbedingungen und die Ausbildung der Eisenbahner auswirken. Das wiederum macht es notwendig, die Ausbildungsabschlüsse gegenseitig anzuerkennen und die Ausbildungsanforderungen zu vereinheitlichen. In regelmäßigen Konsultationen mit den Sozialpartnern, insbesondere im Rahmen der paritätischen Ausschüsse, müssen diese Auswirkungen aufmerksam verfolgt und rechtzeitig angemessene Maßnahmen eingeleitet werden.

97. Vorteile für den Verbraucher: Ein wettbewerbsfähiges, sicheres und umweltfreundliches Eisenbahnnetz, wie es der Kommissionsvorschlag vorsieht, wird dem Verbraucher eine echte Alternative bieten:

- Das neue Hochgeschwindigkeitsnetz wird den Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit verschaffen, dem Einzelreisenden eine schnelle, bequeme, regelmäßige, sichere und zeitsparende Beförderung mit einem Verkehrsmittel anzubieten, das vorteilhafter ist als das Kraftfahrzeug oder das Flugzeug;

- die geplanten vertraglichen Vereinbarungen dürften den Eisenbahnunternehmen dabei helfen, ihr Leistungsangebot den besonderen Erfordernissen bestimmter Reisegruppen (Pendler, sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen) und den umfassenderen Erfordernissen unterschiedlicher Siedlungsformen (ländliche Gebiete, große und mittlere Ballungszentren) anzupassen;

- der kombinierte Verkehr, der den Vorteil bietet, daß mindestens zwei Verkehrträger beteiligt sind, dürfte zu einer flexiblen, leistungsfähigen und sicheren Alternative im Haus-Haus-Verkehr werden.

INITIATIVEN DER KOMMISSION

98. Die vorstehend beschriebenen Folgen der geplanten Maßnahmen für die Umwelt und die soziale Dimension der Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft werden eine Reihe von weiteren Schritten erfordern. Die Kommission beabsichtigt,

- Maßnahmen zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Eisenbahnverkehrs, z.B. zur Lärmverminderung, zu fördern;

- die Umweltauswirkungen großer Infrastrukturvorhaben, unter anderem im Zusammenhang mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr, zu überwachen;

- Konsultationen mit den Sozialpartnern über die Folgen eines europäischen Eisenbahnsystems für die Arbeitsbedingungen sowie über die gegenseitige Anerkennung von Ausbildungsabschlüssen und gemeinsame Ausbildungsanforderungen zu führen;

- mit Verbraucherverbänden in Verbindung zu treten, damit bedarfsgerechte Leistungen angeboten werden.

106/90

Kapitel 9: INDUSTRIELLE DIMENSION UND BINNENMARKT

DIE BEDEUTUNG DER EISENBAHNFAHRZEUG- UND EISENBAHNAUSRÜSTUNGSINDUSTRIE

99. Ein Bereich von strategischer Bedeutung - Die europäische Eisenbahnfahrzeug- und Eisenbahnausrüstungsindustrie ist sowohl von ihrem Produktionswert als von der Beschäftigtenzahl her ein vergleichsweise bedeutender Wirtschaftszweig, vor allem aber ein Schlüsselbereich, der im Export eines der Aushängeschilder der gemeinschaftlichen Industrie und Technik ist.

100 Fahrzeuge - Europa ist insgesamt der größte Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen und verfügt über die größten Fertigungskapazitäten. Die europäische Eisenbahnindustrie belegt auch bei der Qualität ihrer Erzeugnisse den ersten Platz.

Gemäß den verfügbaren statistischen Angaben hat der Wert der gemeinschaftlichen Produktion von Eisenbahnfahrzeugen in den Jahren 1985-1987 im Durchschnitt jährlich 3 Milliarden ECU betragen.

Der mittlere Wert der Ausfuhren nach Drittländer belief sich im gleichen Zeitraum auf jährlich 960 Millionen ECU oder rund 32 % der Gesamtproduktion.

In diesem Zeitraum waren allein im Fahrzeugbau innerhalb der EG 65.000 bis 70.000 Arbeitnehmer beschäftigt.

101 Ausrüstungsgegenstände - Neben der Fahrzeugindustrie gewinnt die Ausrüstungsindustrie, insbesondere wegen der Anwendung von Spitzentechnologien, eine immer größere Bedeutung.

Diese Ausrüstungsgegenstände sind zu einem Großteil für die Fahrwege bestimmt, also vor allem für die Gleise, die Stromversorgung, die Betriebssysteme, d.h. die Signalgebung und die Zugsteuerung, die Nachrichtenübermittlung und die Informatik.

In der Zeit von 1985 bis 1987 hat der durchschnittliche Wert der Ausfuhren von Ausrüstungsgegenständen der Eisenbahn jährlich folgende Beträge erreicht:

+ Signalanlagen, Sicherheit, Steuerung: 56 Millionen ECU
+ Gleisausrüstung: 250 Millionen ECU.

102 Exporte - Die europäische Eisenbahnindustrie hat von 1985 bis 1987 jährlich Waren im Gesamtwert von durchschnittlich rund 1,25 Milliarden ECU nach Drittländern exportiert.

BINNENMARKT UND UMSTRUKTURIERUNG DER EISENBAHNINDUSTRIE

103 Die gegenwärtige Lage - In allen Mitgliedstaaten sind die Märkte für Ausrüstungsgegenstände der Eisenbahn stark zentralisiert und werden bei der Auftragsvergabe meist inländische Hersteller bevorzugt.

Die Einfuhren der Länder, die eine eigene Eisenbahnindustrie haben, betragen nur wenige Prozent; in Industriezweigen, die internationalem Wettbewerb ausgesetzt sind, beträgt der Anteil der Einfuhren sonst durchschnittlich 20 %.

Die Untersuchungen der Kommission haben eindeutig gezeigt, daß sich durch die Öffnung der Eisenbahnmärkte ganz erhebliche Einsparungen in Höhe von etwa 25 % erzielen ließen, und zwar

- zum einen durch die öffentlichen Unternehmen, denen die Wettbewerbssituation zugute käme,

- zum anderen durch die Hersteller, da Umstrukturierungen und Spezialisierungen zu Produktivitätsgewinnen führen würden.

Zur Zeit bestehen Überkapazitäten, die künstlich aufrechterhalten werden und für ähnliche Produkte zu völlig unterschiedlichen Preisen führen.

106/90

104 Die Umstrukturierung der Eisenbahnindustrie - Die derzeitigen Entwicklungen in der Eisenbahnpolitik und die sich daraus ergebenden Aussichten für die kommenden 20 Jahre, insbesondere im Hinblick auf die Schaffung eines Europa ohne Binnengrenzen bis Ende 1992, werden über die damit verbundene Nachfragebelebung einen entscheidenden Einfluß auf die strukturelle Entwicklung der europäischen Eisenbahnindustrie haben.

In den vergangenen Monaten sind bereits große strukturelle Änderungen eingetreten: Im Bereich des in der Eisenbahnindustrie vorherrschenden Elektromaschinenbaus haben sich zwei große Unternehmensgruppen gebildet.

Ursache dieser starken Tendenz zu Unternehmenszusammenschlüssen sind insbesondere die äußerst harten Wettbewerbsbedingungen, aber auch der immer höhere Bedarf an Investitionsmitteln für Forschung und Entwicklung sowie an Produktionsmitteln zur Behauptung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen.

105 Die Öffnung des öffentlichen Beschaffungswesens - Diese Tendenz wird noch verstärkt durch den Vorschlag für eine Richtlinie über die Vergabe von Aufträgen im Bereich der Wasser- und Stromversorgung, des Verkehrs und der Telekommunikation, der zur Zeit vom Rat geprüft wird und in vollem Einklang mit dem Vorschlag für eine Richtlinie zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft steht. Die Anwendung dieser Richtlinie hätte weitreichende Folgen für die Eisenbahnunternehmen und die Struktur der Eisenbahnindustrie.

Abgesehen von den erheblichen Einsparungen, die sich dadurch erzielen ließen, würde die notwendige Harmonisierung der Normen und Spezifikationen auf der Grundlage praktischer Erfordernisse - ohne Berücksichtigung spezieller Techniken - die Schaffung eines echten europäischen Eisenbahnnetzes erleichtern und außerdem zu einer schrittweisen Harmonisierung von Fahrzeugen und Ausrüstungsgegenständen führen.

Die schnelle Annahme dieses Richtlinienvorschlags ist somit zur Förderung einer technischen Vereinheitlichung wichtig, damit bei dem jetzt vorgeschlagenen Hochgeschwindigkeitsnetz nicht die gleichen Fehler wie früher begangen werden und die Stromversorgung, das Signalwesen und die Fahrzeuge nicht wieder unterschiedlich und inkompatibel sind.

Die immer ausgeprägtere Tendenz der Eisenbahnen zu einer eigenwirtschaftlichen Geschäftsführung müßte dazu führen, daß sie sich mehr und mehr aus dem Industriebereich zurückziehen. Ihre Aufgabe wird in Zukunft immer mehr darin bestehen, für ihre Ausschreibungen funktionelle Anforderungen auszuarbeiten und die Anbieter untereinander in Wettbewerb treten zu lassen.

Somit wird auch verständlich, weshalb sich die Industrie, um komplexe Systeme vollständig produzieren und "schlüsselfertig" anbieten zu können, an bestimmten Standorten schwerpunktmäßig ansiedelt; außerdem dürfte ihr diese Konzentration die Möglichkeit verleihen, sich im Ausfuhrgeschäft erfolgreich mit den großen amerikanischen und japanischen Konkurrenten zu messen.

106 Die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnindustrie - Bedingt durch den zu erwartenden Kostenrückgang kann sich auch die Stellung der Eisenbahnunternehmen im Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt verbessern. Damit sich diese Entwicklung unter den bestmöglichen Bedingungen vollzieht, müssen überall dort, wo es sich als notwendig erweist, die technischen, wirtschaftlichen, finanziellen und administrativen Voraussetzungen geschaffen werden, die das für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Eisenbahnindustrie günstigste Umfeld herbeiführen können.

DAS HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZ

107 Der europäische Markt - Gemäß dem "Vorschlag für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz" der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen werden für den Betrieb des Netzes bis zum Jahre 2005 Fahrzeuge im Wert von rund 20 Mrd. ECU benötigt.

106/90

Wenn die Kosten einer Zuggarnitur mit 15 Mio. ECU veranschlagt werden können, müssen in den kommenden 15 Jahren folglich mehr als 1.200 Wagenzüge angeschafft werden.

Ohne die rund 300 Zuggarnituren, die sich in Betrieb oder in Bau befinden oder bestellt sind, beläuft sich der europäische Bedarf in den nächsten 15 bis 20 Jahren immer noch auf 900 Zuggarnituren.

108 Die Außenmärkte - Außer in Japan und Europa könnten Hochgeschwindigkeitszüge in den nächsten zwei Jahrzehnten auch in zahlreichen anderen Ländern eingeführt werden. Mehrere Vorhaben werden bereits geplant bzw. erwogen.

Wenn die Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs wie erhofft anhält, wären hier weitere 600 Zuggarnituren zu bauen.

109 Die Notwendigkeit eines europäischen Konzepts - Für Europa und die industrialisiertesten Drittländer außer Japan ist somit in den kommenden 20 Jahren von einem potentiellen Bedarf von 1.500 Zuggarnituren auszugehen.

Bei Zugrundelegung von 15 Mio. ECU je Zuggarnitur (Stand: 1989) könnte dies eine Gesamtsumme in der Größenordnung von 22,5 Mrd. ECU ergeben.

Nicht berücksichtigt sind hierbei die Planungen im Zusammenhang mit Nachtfernverbindungen und Autoreisezügen und die Zuggarnituren aus doppelsstöckigen Fahrzeugen.

Der potentielle Markt hat folglich eine erhebliche Größe, welche die europäische Industrie besonders gut nutzen könnte, wenn sie sich zusammenschließen und anstelle der heute zwei oder drei mehr oder weniger weit gediehenen nationalen Systeme ein "europäisches System" entwickeln würde.

Ein solches Vorgehen hätte mehrere Vorteile und würde vor allem

* die Planungs-, Bau- und Betriebskosten senken;

* zur Schaffung eines integrierteren europäischen Netzes beitragen;

* die Entstehung einer echten europäischen Industrie erleichtern;

* die Möglichkeit bieten, geschlossen und damit wirtschaftlich stärker und glaubhafter der japanischen Konkurrenz entgegenzutreten, die gegenwärtig große Entwicklungsanstrengungen unternimmt.

DER KOMBINIERTE VERKEHR

110 Der Güterverkehr im allgemeinen und der kombinierte Verkehr Schiene/Straße im besonderen, dem das Kapitel 6 gewidmet ist, werden durch die Schaffung eines europäischen Verkehrsneztes ohne Binnengrenzen sowie die Vollendung des Binnenmarktes und die dadurch bedingte Intensivierung des Handels weiter zunehmen.

Aufgrund dieser europäischen Dimension werden zunehmend Ferngüterzüge gebildet und neue Fahrzeuge, die für Geschwindigkeiten von 140 bis 160 km/h ausgelegt sind, immer notwendiger werden.

111 Für die Eisenbahnindustrie ist dies ein wichtiger Entwicklungsschwerpunkt.

Dies gilt im übrigen nicht nur für die Fahrzeuge, sondern auch für die besonderen Hebe- und Förderanlagen, mit denen die neuen Güterumschlagzentralen ausgestattet werden müssen, sowie für die gesamte Informatik.

Da es sich um einen zukunftsträchtigen Bereich handelt, besteht die Gefahr, daß auf nationaler Ebene viele verschiedene Techniken auftauchen, was weder im Sinne einer Rationalisierung der Produktion noch im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftszweigs wäre.

10690

Aus den gleichen Gründen wie für das Hochgeschwindigkeitsnetz muß auch für den kombinierten Verkehr gemeinschaftsweit ein Industriekonzept entwickelt werden.

Im übrigen bemühen sich die Eisenbahnunternehmen um eine Ausdehnung dieser Überlegungen auf den gesamten Wagenladungsverkehr, was der Industrie einen noch viel größeren Markt öffnen würde.

DER STÄDTISCHE NAHVERKEHR

112 Der Schienennahverkehr ist der dritte Entwicklungsschwerpunkt der Industrie der Gemeinschaft, die in Nordamerika, Südamerika, Afrika, Fernost und Australien der Spitzenreiter ist. Ihre schärfsten Konkurrenten sind überall die kanadische und die japanische Industrie.

Im Schienennahverkehr werden S-Bahnzüge, U-Bahnzüge, meist automatisch betriebene Leichtschnellbahnen und Straßenbahnen eingesetzt.

In den vergangenen zehn Jahren hat dieser Verkehr immer schneller zugenommen.

Weltweit sind in den letzten vier Jahren 23 neue Schienenverkehrsnetze gebaut und 200 bestehende Netze erweitert worden. Anders ausgedrückt, seit dem 1. Januar 1985 sind mehr als 1.120 km Gleise in mehr als 100 Städten dem Verkehr übergeben worden.

Diese Tendenz dürfte sich in den nächsten Jahrzehnten angesichts der immer weiter fortschreitenden Verstädterung noch verstärken.

Dabei geht es um mehrere hundert Triebwagenzüge, die aus Tausenden von Bauteilen bestehen, und um ECU-Beträge in Milliardenhöhe.

113 Interessant ist der städtische Nahverkehr für die Industrie unter anderem deshalb, weil er sich zur Erprobung und Entwicklung neuer Techniken und neuer Fahrzeuge eignet.

Als Beispiel sei die vollautomatische Leichtschnellbahn genannt, die als Versuchsfahrzeug für künftige U-Bahnen dient.

Zu nennen wären auch die doppelstöckigen Wagen, die zur Zeit im Nahverkehr und künftig möglicherweise auch im Hochgeschwindigkeitsverkehr eingesetzt werden.

Bei der Modernisierung bzw. dem Ausbau bestehender Nahverkehrssysteme steht die Industrie jedoch vor den gleichen historisch gewachsenen Schwierigkeiten wie bei den Eisenbahnen ganz allgemein: Unterschiede bei der Spurweite, dem Lichtraumprofil und den Stromsystemen - lauter Faktoren, die eine Rationalisierung der Produktion erschweren.

FÖRDERUNG DER TECHNISCHEN HARMONISIERUNG

114 Fahrweg, Fahrzeuge und Sicherheitseinrichtungen bilden zusammen ein komplexes System mit zahlreichen Schnittstellen.

Abgesehen von einigen wesentlichen technischen Merkmalen, die für eine Mindestkompatibilität der Fahrzeuge mit dem Gesamtnetz erforderlich waren und in UIC-Spezifikationen festgelegt sind, hat sich dieses System in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft oft in sehr unterschiedlicher Weise entwickelt.

Reibungslos funktionierende Eisenbahnsysteme erfordern, daß bestimmte Grundvoraussetzungen (technische Aspekte, ein über mehrere Jahre hinweg aufgebauter Kapital- und Personalbestand, das soziale und wirtschaftliche Umfeld) und eine ständige Anpassung an neue technische Entwicklungen zusammenkommen, damit den grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit, die Wirtschaftlichkeit und die Qualität des Leistungsangebotes immer besser entsprochen werden kann.

106/90

115 Harmonisierungsfragen - Bei der technischen Harmonisierung der Eisenbahnen sind drei Bereiche oder besser drei Ebenen möglicher Interventionen zu unterscheiden.

116 Vorschriftenwesen - Dieser Bereich ist zum Teil bereits in den UIC-Merkblättern enthalten und müsste überprüft werden.

Hierzu gehören

- Kontrolle und Sicherheit, wozu insbesondere die Verbindung zwischen Zug und Strecke (Signalgebung), die Bremsen, die Erschütterungen, die Aerodynamik und die elektromagnetischen Störungen zählen;

- Komfort, wobei es im wesentlichen um das körperliche Wohlbefinden geht, also um Lärm, Erschütterungen, Druckentwicklung und Aerothermik (Klimatisierung und Wärmedämmung);

- Umwelt, wozu hauptsächlich die Auswirkungen von Fahrweg, Lärm, Erschütterungen und elektromagnetischen Störungen auf die Umwelt gehören.

Im Vorschriftenwesen wäre es aus Gründen der Kompatibilität mit dem Konzept des europäischen Netzes und der Rationalisierung der Eisenbahnindustrie zweckmäßig, eine gemeinsame Vorgehensweise auszuarbeiten, einzelne Werte festzusetzen und genormte Meß- und Prüfverfahren zu entwickeln.

117 Die Ebene der Spezifikationen und der Pflichtenheften - Unter den Spezifikationen sind die Unterlagen zu verstehen, die von den zuständigen Dienststellen der Eisenbahnunternehmen ausgearbeitet werden, um die Kenn- und Leistungsdaten geplanter Eisenbahnsysteme zu beschreiben. Sie sind ein wichtiger Bestandteil von Pflichtenheften. Sie müssen so formuliert sein, daß die zu bauenden Systeme den "wesentlichen Anforderungen" der Vorschriften genügen. Sie müssen weitestmöglich funktioneller[1] Natur sein und Normen berücksichtigen, sofern solche bestehen.

Hierdurch können die Aufgeschlossenheit gegenüber dem technischen Fortschritt und Transparenz, die zur Wahrung der Chancengleichheit potentieller Lieferanten unverzichtbar ist, miteinander in Einklang gebracht werden.

Die Schaffung von Bedingungen, die einem immer engeren Zusammenwachsen der europäischen Eisenbahnen förderlich sind, und die im Gange befindliche Konzentration der Produktion auf ganz wenige große Systemanbieter sprechen für eine Vereinheitlichung der verschiedenen Spezifikationen.

118 Die Ebene der Normen - Hierzu zählen die bereits erwähnten Normen für Meß- und Prüfverfahren, aber auch die Industrienormen für die Bauteile.

---

(1) Der Begriff der "funktionellen Spezifikationen" ist gegenwärtig durch technische Zwänge auf Grund von Besonderheiten der jeweiligen nationalen Eisenbahnnetze begrenzt wie insbesondere der Stromversorgung, der Lichtraumprofile, der Gradienten, der Kurvenradien, der Achslasten, des Signalwesens usw.; die technischen Zwänge begründen die Notwendigkeit der Entwicklung von Mischsystemen, die gleichzeitig den wesentlichen nationalen Parametern entsprechen.

106/90

Die europäische Normung im Bereich der Eisenbahnen muß deren Besonderheiten mit den Erfordernissen im Einklang bringen, die die Öffnung des Marktes mit sich bringt, und darf dabei auch die Erfordernisse des technischen Fortschritts und der Wirtschaftlichkeit nicht außer acht lassen.

Die Normung muß den Vertragspartnern helfen, in allen Phasen eine effizientere und bessere Arbeit zu leisten: Spezifikationen, Vorplanung, Detailplanung, Konstruktion, Montage und Inbetriebnahme. Dies ist heute besonders wichtig, da die Anlagen immer komplexer und leistungsfähiger werden.

Die Normung muß den Benutzern der nach europäischen Normen hergestellten Produkte und Anlagen außerdem eine Qualität garantieren, die für ein attraktives und wettbewerbsfähiges Eisenbahnsystem angesichts der Anforderungen an die Einsatzfähigkeit, die Sicherheit, die Wartung und die Kosten annehmbar ist.

Ferner muß die europäische Normung der europäischen Industrie den Zugang zu Märkten in industrialisierten und weniger industrialisierten Drittländern erleichtern.

Mit der Ausarbeitung der hierzu notwendigen Normungsprogramme hat die Kommission die CEN bzw. CENELEC beauftragt.

119 Gegenseitige Anerkennung - Neben der technischen Harmonisierung müssen auch alle Fragen im Zusammenhang mit der gegenseitigen Anerkennung der Versuchsergebnisse, Zertifizierungsprüfungen und der hierzu ermächtigten Stellen in den Mitgliedstaaten berücksichtigt werden.

120 Ein einheitliches Konzept - Die Harmonisierung des europäischen Eisenbahnwesens verlangt ein einheitliches Konzept, das sämtliche Bereiche des Eisenbahnverkehrs umfaßt und den politischen, technischen und industriellen Zielen dieses Industriezweigs entspricht, damit alle Beteiligten in die Lage versetzt werden, die Rationalisierung der Industrie, den technischen Fortschritt und die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnindustrie

121 Zur Förderung der Eisenbahnfahrzeug- und Eisenbahnausrüstungsindustrie in den nächsten drei Jahrzehnten bilden sich nach einer ersten Analyse drei Schwerpunkte heraus: die Hochgeschwindigkeit, der kombinierte Verkehr und der städtische Nahverkehr.
Die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnindustrie muss gestärkt werden, damit sie ihre Vormachtstellung sowohl im Binnenmarkt wie auf dem Weltmarkt vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden Änderungen, denen sie gegenüber stehen wird, behaupten und bestätigen kann.
Die Kommission muss die Voraussetzungen für ein günstiges Umfeld schaffen, das Fortschritte auf drei wesentlichen Gebieten erlaubt: die technische Harmonisierung, die Rationalisierung des rollenden Materials und der Ausrüstungen sowie die Umstrukturierung der Eisenbahnindustrie.

122 Die technische Harmonisierung wird von der Kommission bereits gefördert; die Kommission wird ihre Bemühungen in Zusammenarbeit mit den für die Normung zuständigen europäischen Stellen auch in Zukunft fortsetzen und verstärken und dabei auch andere Methoden einbeziehen, z. B. Studien über ein umfassendes gemeinsames Konzept bezüglich wesentlicher Anforderungen.

123 Bei der Rationalisierung von Fahrzeugen und Ausrüstungsgegenständen wird sich die Kommission mit Unterstützung der zuständigen einzelstaatlichen Behörden bemühen, die Eisenbahnunternehmen und die Industrie zu bewegen, in einem vernünftigem Umfang zusammenzuarbeiten, damit vor allem das gemeinschaftliche Interesse berücksichtigt wird und gemeinsame technische Spezifikationen zustande kommen.

124 Die Umstrukturierung der Eisenbahnindustrie ist nicht nur für die Eisenbahnindustrie selbst, sondern auch für die Gemeinschaft insgesamt von größtem Interesse. Die Kommission wird, um die derzeitige Konzentrationsbewegung zu fördern und gleichzeitig eventuell negative Auswirkungen im Griff zu behalten, eine detaillierte Analyse zur Erfassung aller Merkmale, die die Lage in diesem Bereich charakterisieren, vornehmen.

Anhang I

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Ein stärkeres Zusammenwachsen des Verkehrsmarktes der Gemeinschaft ist für den Binnenmarkt von wesentlicher Bedeutung. Die Eisenbahnen sind ein wichtiger Bestandteil des Verkehrsmarktes in der Gemeinschaft.

Im Binnenmarkt und auf Transitstrecken muß die Leistungsfähigkeit eines Eisenbahnnetzes unter Berücksichtigung seiner Besonderheiten verbessert werden, damit es sich in einen Wettbewerbsmarkt einfügt.

Um diese Ziele zu erreichen, müssen aufgrund der praktischen Erfahrung geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Hemmnisse des freien Dienstleistungsverkehrs getroffen werden.

Die künftige Entwicklung und die wirtschaftliche Nutzung des Eisenbahnnetzes erfordern eine Unterscheidung zwischen der Erbringung von Verkehrsleistungen und dem Betrieb des Fahrweges. Eine wirksame Unterscheidung setzt voraus, daß beide Bereiche in jedem Fall getrennt verwaltet werden und ein getrenntes Rechnungswesen erhalten.

Aus Gründen der Transparenz muß jeder Mitgliedstaat die Bedingungen für den Fortbestand und die Gründung von Eisenbahnunternehmen auf seinem Hoheitsgebiet sowie deren Recht auf Zugang zum öffentlichen Fahrweg regeln und diese Regelungen veröffentlichen.

Um den Verkehr zwischen Mitgliedstaaten zu erleichtern, müssen die Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit haben, mit Eisenbahnunternehmen, die in anderen Mitgliedstaaten niedergelassen sind, Gesellschaften zu gründen.

Diese internationalen Gesellschaften müssen in den Mitgliedstaaten, in denen die angeschlossenen Unternehmen niedergelassen sind, Zugangs- und Transitrechte und in anderen Mitgliedstaaten, soweit die Abwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs dies erfordert, Transitrechte erhalten.

Da es noch keine gemeinsamen Regeln für die Anlastung der Fahrwegkosten gibt und um die Gleichbehandlung der Verkehrsträger sicherzustellen, müssen die Mitgliedstaaten Regeln für die Abgeltung der Benutzung des Fahrwegs durch Eisenbahnunternehmen und ihre internationalen Gesellschaften erlassen und veröffentlichen. Diese Vorschriften müssen auf den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung und des lauteren Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern beruhen.

Die Mitgliedstaaten müssen den Betreibern des Fahrwegs Ausgleichsleistungen für Verluste gewähren, die diesen entstehen, wenn sie den Eisenbahnunternehmen einen nichtkostendeckenden Preis berechnen müssen.

Damit der Eisenbahnverkehr leistungsfähig und im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig wird, müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, daß die Eisenbahnunternehmen den Status eines unabhängigen Betreibers erhalten und sich eigenwirtschaftlich verhalten.

Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten insbesondere dafür sorgen, daß die Verkehrsunternehmen mit öffentlichem Kapital eine gesunde Finanzstruktur haben und eine etwa erforderliche finanzielle Neuordnung gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Vertrages erfolgt.

Es ist erforderlich, einen Beratenden Ausschuß einzusetzen, der die Kommission unterstützt und die Durchführung dieser Richtlinie beobachtet -

106/90

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

ABSCHNITT I

ZIEL UND ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 1

Diese Richtlinie soll die Entwicklung von Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft fördern, die leistungsfähig sind und den Erfordernissen des Binnenmarktes genügen.

Artikel 2

(1) Im Sinne dieser Richtlinie ist

a) "Eisenbahnunternehmen" ein in der Gemeinschaft niedergelassenes Unternehmen, das Verkehrsleistungen im Eisenbahnverkehr erbringt. Hierzu gehören insbesondere folgende Unternehmen:

- Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),
- Danske Statsbaner (DSB),
- Deutsche Bundesbahn (DB),
- OSE,
- Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),
- Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF),
- Córas Iompair Éireann (CIE),
- Ente Ferrovie dello Stato (FS),
- Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL),
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),
- Caminhos do Ferro Portugueses EP (CP),
- British Rail (BR),
- Northern Ireland Railways (NIR);

b) "internationale Gesellschaft" eine Gesellschaft von Eisenbahnunternehmen, der mindestens zwei in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassene Unternehmen angehören und die gegründet wurde, um Verkehrsleistungen zwischen Mitgliedstaaten zu erbringen;

c) "Betreiber des Fahrwegs" eine öffentliche Einrichtung oder ein Unternehmen, das den Fahrweg der Eisenbahn betreibt.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Unternehmen, deren Geschäftstätigkeit auf den Betrieb von städtischem Nahverkehr im Sinne von Artikel 1 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates (1) beschränkt ist.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten regeln die finanziellen und sonstigen Voraussetzungen einschließlich des Zulassungsverfahrens, die ein Unternehmen erfüllen muß, damit es sich als Eisenbahnunternehmen niederlassen darf und Zugang zum staatlichen Fahrweg erhält.

ABSCHNITT II

FAHRWEG

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten treffen unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfordernisse der Gemeinschaft die zur Entwicklung des öffentlichen Fahrweges notwendigen Maßnahmen. Hierzu erlassen und veröffentlichen sie den nachstehenden Grundsätzen entsprechende Vorschriften für den Fahrweg.

Artikel 5

(1) Ein gemäß Artikel 3 niedergelassenes Eisenbahnunternehmen erhält im Land seiner Niederlassung unter fairen Bedingungen den Zugang zum öffentlichen Fahrweg.

(2) Unter den gleichen Bedingungen erhalten die internationalen Gesellschaften Zugangs- und Transitrechte für die Erfordernisse grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen den Mitgliedstaaten, in denen die der Gesellschaft angehörenden Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben.

---

(1) ABl. Nr. L 156 vom 28.6.1969, S. 1

106/90

Artikel 6

(1) Bis zum Inkrafttreten gemeinsamer Regeln für die Anlastung der Fahrwegkosten stellen die Mitgliedstaaten sicher, daß die Eisenbahnunternehmen und internationalen Gesellschaften ein Entgelt für die Benutzung des Fahrwegs entrichten, das auf den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung und des lauteren Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern beruht.

(2) Hat das Ziel im Sinne von Absatz 1 ein Entgelt zur Folge, das nicht zur Deckung der gesamten Fahrwegkosten ausreicht, so erhält der Betreiber des Fahrwegs von dem betreffenden Mitgliedstaat einen Ausgleich für die dadurch entstandenen Verluste.

(3) Das Entgelt für den Zugang zu jeder Strecke ist vom Betreiber des Fahrwegs unter Berücksichtigung unter anderem aller geleisteten Zugkilometer und besonderer Anforderungen, die auf Faktoren wie die Geschwindigkeit, die Radsatzlast, den Umfang und die Dauer der Benutzung zurückzuführen sind, festzulegen.

(4) Die Kommission kann von den Mitgliedstaaten Angaben verlangen über

- die jährliche Benutzung von und die Einnahmen für Strecken, die von mindestens zwei Eisenbahnunternehmen in Anspruch genommen werden;

- die jährlichen Unterhalts- und Investitionskosten jeder dieser Strecken;

- den Gesamtbetrag der gemäß Absatz 2 gewährten Ausgleichszahlungen.

ABSCHNITT III

GEMEINSAME GRUNDSÄTZE FÜR DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN

Artikel 7

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die rechtliche Selbständigkeit und unabhängige Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß die Eisenbahnunternehmen nach eigenwirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden und die Art ihrer Geschäftstätigkeit dem Markt anpassen können. Insbesondere können die Eisenbahnunternehmen

- internationale Gesellschaften gründen oder ihnen beitreten;
- unbeschadet des Artikels 8 ihre interne Organisation festlegen;
- Produktion, Verkauf und Preise der Leistungen kontrollieren;
- über Personal, Vermögenswerte und Anschaffungen entscheiden;
- neue Märkte erschließen sowie Technologien und Leistungen entwickeln, um ihre Rentabilität sowohl kurz- als auch langfristig zu verbessern;
- jede innovative Managementtechnik, die als sinnvoll angesehen wird, übernehmen;
- in verwandten Bereichen des Eisenbahnverkehrs neue Geschäftstätigkeiten entwickeln, insbesondere Tochtergesellschaften gründen und sich an Gemeinschaftsunternehmen beteiligen;
- unter Berücksichtigung eigenwirtschaftlicher Interessen Verträge mit Gebietskörperschaften insbesondere über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aushandeln und abschließen.

106/90

Artikel 8

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Eisenbahnunternehmen, die auch den Fahrweg betreiben, ihre den Fahrweg und den Betrieb betreffende Geschäftstätigkeit gemäß Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in einem jeweils eigenen Unternehmensbereich ausüben. Das Rechnungswesen jedes Unternehmensbereichs ist so zu führen, daß Quersubventionen ausgeschlossen sind.

Artikel 9

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die öffentlichen Eisenbahnunternehmen ab dem 1. Januar 1993 eine gesunde Finanzstruktur haben.

(2) "Gesunde Finanzstruktur" bedeutet, daß die Bilanz nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Rechnungswesens erstellt wird und den tatsächlichen Wert der Vermögensgegenstände widerspiegelt, und daß nach einer etwaigen Übertragung des Eigentums an und der finanziellen Verantwortung für den Fahrweg das langfristige Anlagevermögen und ein ausreichendes Umlaufvermögen in angemessenem Umfang mit Eigenkapital und langfristigen Verbindlichkeiten finanziert werden.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen außerdem dafür, daß künftige Investitionen zur Erweiterung von vorhandenen oder zur Schaffung von neuen Geschäftstätigkeiten der öffentlichen Eisenbahnunternehmen durch eine angemessene Kapitalerhöhung finanziert werden.

(4) Soweit es zur Verwirklichung des Ziels von Absatz 1 erforderlich ist und mit den Artikeln 92 und 93 des Vertrags im Einklang steht, können die Mitgliedstaaten außergewöhnliche Sanierungsmaßnahmen treffen. Diese können insbesondere aus dem Abbau der Schulden in Form einer Übernahme durch den Staat, der Bildung eines Tilgungsfonds oder anderen finanziell gleichwertigen Maßnahmen bestehen.

ABSCHNITT IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 10

Die Kommission wird von einem Ausschuß mit beratender Funktion unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt eine Stellungnahme zu diesem Entwurf erforderlichenfalls durch eine Abstimmung innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende aufgrund der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird zu Protokoll genommen; darüber hinaus kann jeder Mitgliedstaat verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt die Stellungnahme des Ausschusses soweit wie möglich. Sie unterrichtet den Ausschuß, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

Artikel 11

Die Richtlinie .../.../EWG des Rates (1) /betreffend die Auftragsvergabe im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor/ bleibt unberührt.

Artikel 12

Die Entscheidung 75/327/EWG(2) wird aufgehoben.

---

(1) Vom Rat noch nicht verabschiedet.

(2) ABl. Nr. L 152 vom 12.6.1975, S. 3.

106/90

Artikel 13

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Januar 1993 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die aufgrund des ersten Unterabsatzes erlassenen Vorschriften müssen eine ausdrückliche Verweisung auf diese Richtlinie enthalten.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission unterrichtet darüber die anderen Mitgliedstaaten.

Artikel 14

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

Drucksache 106/90

Vorschlag für eine

VERORDNUNG (EWG) DES RATES

Anhang II

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

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik ist die Beseitigung der Unterschiede zwischen den Verpflichtungen, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind und auf dem Verkehrsmarkt zu erheblichen Verzerrungen führen können.

Das öffentliche Interesse kann es rechtfertigen, Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes weiterhin zu betreiben.

Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sollten, damit sie auf eigenwirtschaftlicher Grundlage betrieben werden können, in einem Vertrag zwischen den zuständigen Behörden und den Unternehmen geregelt werden.

Angesichts der Möglichkeiten, die solche Verträge bieten, ist es außer bei bestimmten Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten nicht mehr gerechtfertigt, weiterhin Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufzuerlegen, um öffentliche Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen.

106/90

Daher ist es erforderlich, die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates[1] zu ändern und allgemeine Regeln für Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufzustellen -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 1 Absätze 2, 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

"(2) Wenn eine angemessene Verkehrsbedienung auf bestimmten Strecken oder in bestimmten Gebieten dies erfordert, können die Mitgliedstaaten mit den Unternehmen gemäß Artikel 14 gegebenenfalls Verträge über die Einrichtung oder Beibehaltung von Verkehrsdiensten aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aushandeln.

(3) Die Mitgliedstaaten können jedoch im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr auch Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne von Absatz 1 aufrechterhalten. Solche Verkehrsdienste sind innerhalb eines besonderen Unternehmensbereichs zu erbringen, der folgende Anforderungen erfüllt:

a) getrenntes Rechnungswesen und eine klare Unterscheidung des Anlagevermögens;

b) interne Eigenständigkeit für die laufende Geschäftsführung und Kontrolle in Angelegenheiten der Verwaltung und des Rechnungswesens;

c) ausgeglichene Rechnung auf der Grundlage der Betriebseinnahmen einschließlich Zuschüssen und Ausgleichszahlungen ohne Unterstützung durch oder an andere Unternehmensbereiche.

(4) Finanzielle Belastungen, die Verkehrsunternehmen aus der Auferlegung von Verpflichtungen im Sinne von Absatz 3 entstehen, sind nach den Verfahren dieser Verordnung auszugleichen."

---

(1) ABl. Nr. L 156 vom 28.6.1969, S. 1.

(2) Artikel 1 wird um einen neuen Absatz 5 ergänzt:

"(5) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet

- "Stadt- und Vorortverkehrsdienste" den Betrieb von Personenverkehrsdiensten auf der Grundlage eines besonderen Tarifsystems, um die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum und dem Umland zu befriedigen;

- "Regionalverkehrsdienste" den Betrieb von Personenverkehrsdiensten, um die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einer Region als auch zwischen einer Region und Verkehrsknotenpunkten zu befriedigen."

(3) Artikel 10 Absatz 1 zweiter Unterabsatz und Absatz 2 sowie Artikel 11 Absatz 3 werden gestrichen.

(4) Abschnitt V erhält folgende Fassung:

"ABSCHNITT V

Verträge über Verkehrsdienste
aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes

Artikel 14

(1) Ein "Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes" ist ein Vertrag, der zwischen einem Mitgliedstaat und einem Verkehrsunternehmen unter Wahrung der Eigenständigkeit und der wirtschaftlichen Interessen der Verkehrsunternehmen ausgehandelt und abgeschlossen wird, um der Allgemeinheit angemessene Verkehrsdienste zu bieten.

(2) Mit einem Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes kann der Mitgliedstaat insbesondere sicherstellen, daß

- Verkehrsdienste bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität genügen;
- zusätzliche Verkehrsdienste betrieben werden und
- vor allem Verkehrsleistungen für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Strecken zu besonderen Tarifen und Bedingungen erbracht werden.

Ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes kann über den Betrieb eines Verkehrsdienstes, der für die Unternehmen mit wirtschaftlichen Nachteilen verbunden ist, oder über die Einrichtung oder Aufrechterhaltung eines Verkehrsdienstes, der andernfalls nicht betrieben würde, geschlossen werden.

(3) Ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes wird im voraus geschlossen und sollte unter anderem folgende Punkte regeln:

a) die Geltungsdauer des Vertrags, die mehrjährig sein sollte;

b) die Einzelheiten des Verkehrsdienstes, vor allem die Anforderungen an Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität;

c) die Verfahrensregeln für die Festsetzung und Anpassung der Tarife;

d) den Vertragspreis, der, wenn das Unternehmen seine Tarife innerhalb vereinbarter Grenzen festsetzen darf, als Ergänzung der Tarifeinnahmen oder, wenn sich ein Mitgliedstaat die Festsetzung der Tarife vorbehält, einschließlich der Tarifeinnahmen vereinbart werden kann;

e) die ausdrückliche und klare Angabe, in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt der Vertragspreis zu zahlen ist;

f) die Möglichkeit von Vertragszusätzen, um unvorhersehbare Veränderungen zu berücksichtigen;

g) die Wertminderung des Sachanlagevermögens, das für den Betrieb des Verkehrsdienstes eingesetzt wird.

(4) Wünscht ein Unternehmen einen Verkehrsdienst, für den ein Vertrag über Verkehrsdienste gilt, einzustellen oder erheblich zu ändern, so ist die zuständige Behörde davon im voraus zu unterrichten; diese kann einen angemessenen Aufschub der Entscheidung verlangen, um öffentliche Anhörungen durchzuführen. Wünschen die zuständigen Behörden die Aufrechterhaltung des Verkehrsdienstes, so sind Verhandlungen über einen Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufzunehmen.

(5) Scheitern diese Verhandlungen oder besteht Uneinigkeit über die Erfüllung eines Vertrags, so kann der Sachverhalt einem von beiden Parteien benannten Schiedsgremium vorgelegt werden. Solange dieses Gremium den Sachverhalt prüft, wird der Verkehrsdienst aufrechterhalten. Bei seiner Entscheidung berücksichtigt das Gremium insbesondere

- das Interesse der Allgemeinheit,
- die Besonderheiten des Verkehrsdienstes,
- die Deckung der tatsächlichen Kosten des Verkehrsdienstes.

Die binnen drei Monaten zu treffende Entscheidung des Gremiums ist für beide Parteien verbindlich.

(6) Für den Zeitraum vor dem Vertragsabschluß hat das Unternehmen Anspruch auf Ausgleich nach dem Verfahren im Sinne von Abschnitt IV.

(7) Bis zum 31. Mai eines jeden Jahres teilen die Mitgliedstaaten der Kommission die Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im abgelaufenen Jahr, insbesondere folgende Angaben mit:

- eine Übersicht über den Inhalt von neuen Verträgen und Vertragszusätzen;

- die Entscheidungen des Gremiums im Sinne von Absatz 5;

- eine Gesamtbewertung der abgelaufenen Verträge.

106/90

Auf Ersuchen der Kommission erteilen die Mitgliedstaaten weitere Angaben über Bedingungen, Betrieb und Ergebnisse von Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes."

(4) Artikel 19 erhält folgende Fassung:

"Artikel 19

(1) Diese Verordnung gilt für Eisenbahnunternehmen, die in den Geltungsbereich der Richtlinie .../../EWG[1] fallen.

(2) Sie gilt nicht für andere Verkehrsunternehmen, die überwiegend Nah- oder Regionalverkehrsleistungen erbringen."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1992 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

(1) ... (gemeinsam mit diesem Verordnungsentwurf vorgelegt).

Anhang III

Vorschlag für eine

ENTSCHEIDUNG DES RATES

über die Schaffung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für Eisenbahnen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Funktionsfähigkeit des Binnenmarktes erfordert es, die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege zwischen den Regionen der Gemeinschaft insbesondere durch ein Hochgeschwindigkeitsnetz für den Personen- und gegebenenfalls den Güterverkehr zu verbessern und zu steigern.

1986 hat die Kommission dem Rat einen Bericht mit dem Titel "Auf dem Weg zu einem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz"(1) vorgelegt. Das Parlament (2) hat Maßnahmen der Gemeinschaft in diesem Bereich unterstützt. Anfang 1989 hat die Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnen einen "Vorschlag für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz" unterbreitet.

Die heutige Sättigung des Luftraumes und zahlreicher Fernstraßen ist besorgniserregend. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Luft- und des Straßenverkehrs würde umfangreiche Investitionen erfordern.

---

(1) KOM(86) 341 endg.

(2) Starita-Bericht EP 109.323

Die Gemeinschaft muß der Entwicklung umweltfreundlicher Technologien den Vorrang einräumen.

Der Fahrweg der Eisenbahn erfüllt diese Anforderungen, so daß ihm der Ausbau der Hochgeschwindigkeitstechnik zugute käme.

Die Maßnahmen der einzelnen Mitgliedstaaten müssen in ein koordiniertes Gemeinschaftsprogramm mit einem Maß an Kompatibilität einbezogen werden, das einen optimalen Betrieb der Fahrzeuge sicherstellt. Es sind die Voraussetzungen für einen Beitrag der Gemeinschaft zur Finanzierung des Netzes gemäß der Verordnung des Rates über eine Finanzhilfe für Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu schaffen.

Die Aufstellung dieses Programms und die Angleichung technischer Anforderungen sind daher vordringlich.

Die erforderliche Koordinierung des Programms und der sonst geplanten Maßnahmen verlangt eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten. Diese Koordinierung soll in einem von der Kommission einzusetzenden Ausschuß stattfinden -

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Hochgeschwindigkeitsstrecken in der Gemeinschaft werden im Rahmen eines europäischen Netzes ausgebaut, das den Benutzern hochwertige Verkehrsleistungen bietet. Auf geeigneten Abschnitten steht das Netz auch dem Hochgeschwindigkeits-Güterverkehr offen.

Artikel 2

(1) Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, das eng an die vorhandenen Eisenbahnnetze angebunden ist, umfaßt auch die notwendigen Anschluß- und Verlängerungsstrecken.

(2) Hochgeschwindigkeitsstrecken sind Neubaustrecken für Geschwindigkeiten über 200 km/h und Ausbaustrecken für Geschwindigkeiten über 160 km/h.

Artikel 3

(1) Die Kommission setzt einen Ausschuß ein, der die erforderliche Arbeit zum Ausbau des Netzes im Sinne von Artikel 2 übernimmt. Dieser Ausschuß besteht aus zwei Vertretern jedes Mitgliedstaates und aus anderen qualifizierten Persönlichkeiten, die von der Kommission benannt werden. Die Kommission führt den Vorsitz und übernimmt die Sekretariatsaufgaben.

(2) Der Ausschuß kann gegebenenfalls Vertreter aus Drittländern einladen, die am Ausbau des Netzes interessiert sind.

Artikel 4

(1) Nach dem Verfahren von Artikel 75 des EWG-Vertrags beschließt der Rat bis zum 31.12.1990 den Streckenplan des zukünftigen Hochgeschwindigkeitsnetzes und einen Zeitplan für die in den nächsten fünfzehn Jahren vorrangig fertigzustellenden Hauptstrecken.

(2) Im Rahmen dieses Gemeinschaftsplans wird ein ausreichendes Maß an Kompatibilität der Fahrwege und Anlagen der einzelnen Teile des Netzes festgelegt, um einen optimalen Betrieb der Fahrzeuge zu gewährleisten. Nach dem Verfahren von Artikel 75 des EWG-Vertrags erläßt der Rat die erforderlichen Richtlinien zur technischen Harmonisierung des Netzes.

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten arbeiten im Ausschuß nach Artikel 3 zusammen, um die in Artikel 4 genannten Maßnahmen durchzuführen.

(2) Rechtzeitig vor der endgültigen Annahme übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission, die ihrerseits die übrigen Mitgliedstaaten unterrichtet, ihre Pläne für Fahrwege und Hochgeschwindigkeitszüge und teilen deren Hauptkenndaten mit.

(3) Binnen eines Monats nach der Mitteilung im Sinne von Absatz 2 findet auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Veranlassung der Kommission im Ausschuß nach Artikel 3 eine Konzertierung über die Angaben statt. Die Anträge müssen begründet sein und unter anderem mögliche Schwierigkeiten, die dem Betrieb und der Einheitlichkeit des Netzes entgegenstehen, geltend machen.

(4) Der Mitgliedstaat, der für ein zur Konzertierung vorgelegtes Vorhaben zuständig ist, stellt die endgültige Genehmigung bzw. den Beginn der Bauarbeiten, vom Zeitpunkt der Mitteilung gemäß Absatz 2 an gerechnet, um sechs Monate zurück, damit im Ausschuß eine Einigung erzielt werden kann und so alle Hemmnisse, die der Funktionsfähigkeit und Einheitlichkeit des Netzes im Sinne von Artikel 1 entgegenstehen, beseitigt werden.

(5) Die Frist im Sinne von Absatz 4 beträgt zwölf Monate, wenn die Kommission innerhalb von drei Monaten nach der Mitteilung gemäß Absatz 2 ihre Absicht erklärt, gemäß Artikel 4 Absatz 2 eine Richtlinie über diese Angelegenheit vorzulegen.

Artikel 6

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, um ein geeignetes Konzertierungsverfahren sicherzustellen und erforderlichenfalls insbesondere die Vertraulichkeit von Angaben, die ihnen in diesem Zusammenhang erteilt werden, zu wahren.

(2) Das Konzertierungsverfahren im Sinne dieser Entscheidung berührt nicht die Zuständigkeit der bereits bestehenden Ausschüsse, insbesondere der beratenden oder technischen Ausschüsse wie des Ausschusses für die Verkehrsinfrastruktur, der durch die Entscheidung 78/174/EWG des Rates (1) eingesetzt wurde.

Artikel 7

Diese Entscheidung ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

(1) ABl. Nr. L 54 vom 25.2.1978, S. 16.

Anhang IV

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

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Anwendung der Richtlinie 75/130/EWG des Rates (1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 86/544/EWG(2), hat sich positiv ausgewirkt.

Wegen der zunehmenden Probleme im Zusammenhang mit der Überlastung der Straßen, dem Schutz der Umwelt und der Sicherheit im Straßenverkehr ist es im öffentlichen Interesse notwendig, den kombinierten Verkehr als eine wirtschaftlich attraktive Alternative zum innergemeinschaftlichen Straßengüterfernverkehr weiter auszubauen.

---

(1) ABl. Nr. L 48 vom 22.2.1975, S. 31.

(2) ABl. Nr. L 320 vom 15.11.1986. S. 33.

Da der Anreiz, den die heutigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zu Beförderungen im kombinierten Verkehr bieten, infolge der im Gang befindlichen Liberalisierung des herkömmlichen Güterkraftverkehrs geringer geworden ist, müssen diese Vorschriften geändert werden, um die Möglichkeiten, welche die verschiedenen Verfahren bieten, besser nutzen zu können.

Angesichts des Grundsatzes der Gleichbehandlung und des Wunsches nach gleichmäßiger Förderung aller Arten des kombinierten Verkehrs dürfen für den Vor- und Nachlauf auf der Straße im kombinierten Verkehr Straße/Schiene/Binnenwasserstraße keine anderen Regeln gelten als für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße.

Um eine umfassendere Inanspruchnahme des kombinierten Verkehrs zu fördern, darf der Zugang zum Güterkraftverkehr im Rahmen des kombinierten Verkehrs innerhalb der Gemeinschaft nicht beschränkt werden.

Der Ausbau des kombinierten Verkehrs soll auch den alpenüberquerenden Transitverkehr erleichtern.

Die bestehenden Vorschriften für Steuerermäßigungen bzw. -erstattungen für die im kombinierten Verkehr eingesetzten Straßenfahrzeuge sind zu vereinheitlichen, damit sie wirkungsvoller und in der gesamten Gemeinschaft einheitlich angewandt werden.

Der Zugang des Werkverkehrs zu Beförderungen im kombinierten Verkehr ist zu erleichtern -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 75/130/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 1 dritter Gedankenanstrich erhält folgende Fassung:

" - "kombinierter Verkehr in der Binnenschiffahrt" Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten, bei dem Lastkraftwagen, Anhänger, Sattelanhänger mit und ohne Zugmaschine, Wechselaufbauten und Behälter von mindestens 20 Fuß in der Binnenschiffahrt von dem der Beladestelle nächstgelegenen geeigneten Verladebinnenhafen zu dem der Entladestelle nächstgelegenen geeigneten Entladebinnenhafen befördert werden."

2. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

"Artikel 6

1. Alle in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Verkehrsunternehmer, welche die Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf und für den Zugang zum Markt für den Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten erfüllen, dürfen Beförderungen im Vor- und Nachlauf auf der Straße im kombinierten Verkehr durchführen. Insbesondere darf ein Verkehrsunternehmer in einem anderen Mitgliedstaat vorübergehend Beförderungen durchführen, die mit einem Vor- oder Nachlauf auf der Straße von Beförderungen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr verbunden sind, ohne in diesem Mitgliedstaat eine im Handelsregister eingetragene Firma, einen Geschäftssitz oder eine Niederlassung zu haben."

2. Unbeschadet der Vorschriften von Artikel 2 unterliegt die Durchführung von innerstaatlichen Beförderungen im Sinne von Absatz 1 durch einen nichtansässigen Verkehrsunternehmer den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Mitgliedstaates, in dem die Beförderungen durchgeführt werden. Diese Vorschriften müssen auf nichtansässige Verkehrsunternehmer unter den für die eigenen Verkehrsunternehmer dieses Staates geltenden Bedingungen und in der Weise angewandt werden, daß jede Diskriminierung nichtansässiger Verkehrsunternehmer aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung ausgeschlossen ist."

3. Artikel 8 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um ab dem 1. Januar 1985 sicherzustellen, daß die in Absatz 3 genannten Steuern auf Straßenfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Anhänger oder Sattelanhänger), die im kombinierten Verkehr eingesetzt werden, pauschal oder im Verhältnis zu den Fahrten, bei denen diese Fahrzeuge auf der Eisenbahn oder der Binnenwasserstraße befördert worden sind, innerhalb den Grenzen und in Übereinstimmung mit den Bedingungen und Regeln, die sie nach Konsultation der Kommission erlassen haben, ermäßigt oder erstattet werden.

Solche Ermäßigungen oder Erstattungen gewährt der Staat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, auf der Grundlage der Fahrten, die im kombinierten Verkehr auf der Eisenbahn oder der Binnenwasserstraße durchgeführt werden.

Die Mitgliedstaaten erstatten den vollen Betrag der Verbrauchsteuern oder ähnlicher Abgaben auf ein Fahrzeug, das während eines Zeitraumes von 12 Monaten mehr als 120 Fahrten ausgeführt hat, bei denen es im Rahmen einer grenzüberschreitenden Beförderung im kombinierten Verkehr über einen Teil der Gesamtstrecke auf der Eisenbahn oder der Binnenwasserstraße befördert worden ist. Die Mitgliedstaaten können von dem Unternehmer einen entsprechenden Nachweis anhand des Beförderungspapiers im Sinne von Artikel 3 verlangen.

Wird diese Zahl von Fahrten nicht erreicht, so gilt folgende Ermäßigung:

91 bis 120 Fahrten: 75 % Ermäßigung der jährlich gezahlten Verbrauchsteuern
61 bis 90 Fahrten: 50 % " "
31 bis 60 Fahrten: 25 % " "

Übersteigt die auf der Eisenbahn zurückgelegte Strecke 400 km, so zählt die Fahrt doppelt. Übersteigt die Entfernung 800 km, so zählt die Fahrt dreifach."

106/90

4. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

"Artikel 11

Beförderungen im Vor- oder Nachlauf auf der Straße sind im kombinierten Verkehr von der Tarifpflicht ausgenommen."

5. Folgende Artikel werden angefügt:

"Artikel 12

Der Vor- oder Nachlauf auf der Straße im kombinierten Verkehr gilt - abweichend von der Definition der ersten Richtlinie vom 23. Juli 1962 des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (1) - als Beförderung im Werkverkehr, wenn die auf der Straße zurückgelegte Strecke mit einer Zugmaschine durchgeführt wird, die einem Unternehmen gehört, von diesem auf Raten gekauft oder gemietet worden ist und von einem Fahrer des Unternehmens gefahren wird, das der Empfänger oder der Versender der beförderten Güter ist, und wenn der Vor- oder Nachlauf auf der Straße jeweils eine Beförderung im Werkverkehr im Sinne dieser Richtlinie darstellt.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet."

---

(1) ABl. Nr. 70 vom 6.8.1962, S. 2005/62

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Juli 1990 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die aufgrund des ersten Unterabsatzes erlassenen Vorschriften müssen eine ausdrückliche Verweisung auf diese Richtlinie enthalten.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission unterrichtet darüber die anderen Mitgliedstaaten.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Bundesrat Drucksache 106/90 (Beschluß)

01.03.91

Beschluß

des Bundesrates

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 Mitgliedstaaten 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

Der Bundesrat hat in seiner 626. Sitzung am 1. März 1991 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

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.

...

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, 5300 Bonn 2
ISSN 0720-2946

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.

2. 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.

   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.

   Der Bundesrat bekräftigt seine in der Entschließung vom 20. Oktober 1989, Drucksache 341/89 (Beschluß), 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.

...

3. 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.

   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.

   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.

4. 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.

...

5. Durch eine Verbesserung der verkehrspolitischen und finanziellen Rahmenbedingungen, die sich an den haushaltswirtschaftlichen Möglichkeiten ausrichten muß, wird es der Deutschen Bundesbahn möglich sein, ihren Verkehrsanteil im europäischen Binnenmarkt nicht nur zu halten, sondern sogar auszubauen.

   Diese Grundsätze müssen auch für die übrigen Eisenbahnen in der Gemeinschaft gelten.

6. 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.

7. 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.

...

8. 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.

9. 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 grenzüberschreitenden

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.

10. 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.