

17.12.98

**Antrag****der Freien und Hansestadt Hamburg**

---

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

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die **Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen**

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die **Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, die Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Sicherheitsbescheinigung**

Arbeitsunterlage der Kommission der Europäischen Gemeinschaften:

**“Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln des Vorschlags für eine Richtlinie über die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Sicherheitsbescheinigung”**

Punkt 21 der 733. Sitzung des Bundesrates am 18. Dezember 1998

Der Bundesrat möge folgende Stellungnahme gem. §§ 3 und 5 EUZBLG beschließen:

1. Der Bundesrat teilt die Auffassung der Kommission, daß verstärkt Anstrengungen unternommen werden müssen, um den insbesondere im Schienengüterverkehr seit langem anhaltenden Trend zu sinkenden Marktanteilen der Eisenbahnen umzukehren. Ohne eine Stärkung der Eisenbahnen ist das Ziel einer umweltfreundlichen Gestaltung des europäischen Verkehrssystems nicht erreichbar.
2. Der Bundesrat begrüßt daher die Bemühungen der Kommission, die unterschiedlichen Berechnungen von Wegeentgelten, die sich in den letzten Jahren in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft entwickelt haben, und die - wie zum Beispiel im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen - zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen geführt haben durch geeignete Rahmenbedingungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten und die Erhebung von Wegeentgelten zu harmonisieren.

**Ausgeliefert am 17. DEZ. 1998**

3. Den Mitgliedstaaten muß dabei allerdings für den Schienenpersonenverkehr ein besonderer, ausreichender Spielraum zur Berücksichtigung unterschiedlicher verkehrs- und gesellschaftspolitischer Rahmenbedingungen überlassen bleiben. Der Bundesrat hätte anderenfalls erhebliche Zweifel, ob die Vorschläge der Kommission zur Erhebung von Fahrwegentgelten mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar sind.
4. Der Bundesrat stellt angesichts der bekannt gewordenen Verfahren in den Mitgliedstaaten zur Anlastung der Infrastrukturentgelte beim Schienengüterverkehr fest, daß die überwiegende Zahl der Mitgliedstaaten keine vergleichbare hohe Anlastung vorgenommen hat wie die Bundesrepublik Deutschland im Zuge der Bahnstrukturreform.
5. Die jetzigen Vorschläge der Kommission verfolgen dagegen eine Harmonisierung der Trassenentgelte auf dem sehr viel niedrigeren Niveau der Grenzkosten. Sie sanktionieren zugleich durch Ermessensspielräume (Art. 8 Abs. 5), Ausnahmemöglichkeiten (Art. 11) und ungelöste Fragen zur Erfassung der externen Kosten im Rahmen der sozialen Grenzkosten langfristig die unterschiedlichen Anlastungspraktiken in den Mitgliedstaaten. Für den Schienengüterverkehr verfestigen sich damit für eine unzumutbar lange Zeit die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Standorten in Deutschland und in den Nachbarländern, insbesondere bei den deutschen Seehäfen in Konkurrenz zu den Westhäfen.
6. Da es andererseits nicht erreichbar erscheint, das deutsche Modell der Entgeltanlastung auf der Ebene der Gemeinschaft auch nur annähernd, alsbald und zeitgleich in allen Mitgliedstaaten durchzusetzen, fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, die mit der Bahnreform getroffene Entscheidung hinsichtlich der Trassenkostenanlastung für den Schienengüterverkehr zu revidieren oder auf anderem Wege einen entsprechenden finanziellen Ausgleich für den Netzbetreiber vorzunehmen. Nur auf diese Weise wird erreicht, daß der Schienengüterverkehr auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

als umweltverträgliche Verkehrsart Anteile behaupten und ausbauen kann,

schienenorientierte deutsche Standorte im europäischen Wettbewerb bestehen können und

Aktivitäten auf dem deutschen Schienennetz im Wettbewerb mit parallelen Strecken der Nachbarländer wirtschaftlich interessant sind.

Der Bundesrat knüpft hiermit u.a. auch an den Beschluß der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. September 1998 zur Förderung des kombinierten Verkehrs an, in dem eine generelle Senkung der Trassenpreise bzw. ein Bonus für den kombinierten Verkehr für notwendig befunden wird. In beiden Fällen erwartet er, daß die Bundesländer hierdurch weder finanziell belastet werden noch in Folge dieser Vorschläge Benachteiligungen für die von ihnen zu vertretenden Verkehre eintreten können.

7. Der Bundesrat sieht vor dem aufgezeigten Hintergrund in einer möglichst raschen Umsetzung eines vom Verursacherprinzip ausgehenden, verkehrsträgerübergreifenden und einheitlichen Verfahrens zur Anlastung der Wegekosten bei allen Verkehrsträgern den richtigen Weg. Es ist aber nicht zu erkennen, wie die bislang bestehenden Schwierigkeiten bei der Ermittlung, Bewertung und Anlastung von externen Kosten überwunden werden könnten. Eine

methodisch klare und einheitliche Verfahrensweise ist jedoch Voraussetzung für eine Berücksichtigung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern.

8. Die Bundesregierung wird deshalb gebeten, in den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, daß die Vorschläge für die Entgeltprinzipien bei der Anlastung von Wegekosten der Eisenbahnen erst dann verabschiedet werden, wenn über die Vorschläge des Weißbuches der Kommission "Faire Kostenanlastung im Verkehr" und damit über die Wegekostenanlastungsprinzipien bei allen Verkehrsträgern entschieden ist.
9. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung mit Nachdruck auf, parallel hierzu als einen ersten wichtigen Schritt zur Anlastung von Wegekosten im Straßenverkehr möglichst rasch den Übergang von der derzeit zeitbezogenen Wegekostenanlastung auf eine elektronisch gestützte entfernungsabhängige Wegekostenanlastung im Rahmen der Eurovignetten-Richtlinie umzusetzen.
10. Der Bundesrat hat Bedenken zur Regelungsdichte im Richtlinienvorschlag hinsichtlich der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, die den Mitgliedstaaten bei deren Umsetzung und auch für wirtschaftliche Entscheidungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber kaum Spielräume läßt. Die Vorschriften stellen für den Infrastrukturbetreiber eine starke Reglementierung und Bürokratisierung seiner Tätigkeit dar und schränken seine Unabhängigkeit durch umfangreiche Mitspracherechte der Regulierungsbehörden und der potentiellen Kunden ein.

Der Bundesrat hält eine Rahmenregelung wie die Richtlinie 95/19/EG mit entsprechenden Ergänzungen hinsichtlich einheitlicher Zuweisungsgrundsätze für ausreichend und im Sinne des Subsidiaritätsprinzips für angemessen. Konkrete Vorgaben für die Zuweisung von Zugtrassen sollten den Mitgliedstaaten überlassen bleiben.

11. Der Richtlinienvorschlag läßt offen, wer unter den Kreis der Berechtigten fällt. Ein Trassenanmelderecht für einen nicht bestimmaren Kreis birgt die Gefahr des Trassenhandels mit der Folge in sich, daß die Trassenpreise dadurch noch weiter steigen können. Des weiteren besteht die Gefahr der Erschöpfung der Planungskapazitäten zu Lasten der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung hat daher die Anmeldung von Trassen zu Recht auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, Zusammenschlüsse von Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr beschränkt. Zur Förderung des Wettbewerbs sind Anmelderechte Dritter auch nicht erforderlich, da der freie Zugang zum Beruf des Eisenbahnunternehmens gewährleistet ist. Ein weitergehendes Trassenanmelderecht lehnt der Bundesrat ab.
12. Ein diskriminierungsfreier Zugang zu den Eisenbahnnetzen ist in der Gemeinschaft noch nicht erreicht. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung in den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, daß in allen Mitgliedstaaten Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur in einheitlicher und diskriminierungsfreier Weise gewährt werden. Eine durchgehende Öffnung der Netze aller europäischen Eisenbahnen ist Voraussetzung für eine harmonisierte Regelung über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten und Weegeentgelten.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Beratungen der Vorschläge im Zusammenhang mit dem bereits am 19. September 1995 vorgelegten Vorschlag über eine weitere Netzöffnung zu betreiben (BR-Drucksache 725/95).

13. Der Bundesrat begrüßt die Ausweitung der Definition des Eisenbahnunternehmens nach dem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG auf den grenzüberschreitenden und nationalen Eisenbahngüterverkehr und grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr.
14. Der Bundesrat unterstützt den Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG, die Trennung von Fahrweg und Betrieb weiter zu vertiefen, indem über die bereits bestehenden Vorgaben für getrennte Rechnungslegungen hinaus auch getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung der Verkehrsleistungen einerseits und den Betrieb der Infrastruktur andererseits vorgesehen werden. Hierdurch kann die Transparenz über öffentliche Zuschüsse erhöht und möglichen unerwünschten Quersubventionierungen entgegengewirkt werden.