

04.02.98

## **Unterrichtung**

durch das  
**Europäische Parlament**

---

**EntschlieÙung zu dem Weißbuch der Kommission "Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft" und der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen über Transeuropäische Freeways für den Schienengüterverkehr**

---

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments  
- 003129 - vom 2. Februar 1998. Das Europäische Parlament hat die  
EntschlieÙung in der Sitzung am 13. Januar 1998 angenommen.

Stellungnahme des Bundesrates: Drs. 676/96 (Beschluß)

**Entschließung zu dem Weißbuch der Kommission "Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft" (KOM(96)0421 - C4-0452/96) und der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen über Transeuropäische Freeways für den Schienengüterverkehr (KOM(97)0242 - C4-0269/97)**

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission "Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft" (KOM(96)0421 - C4-0452/96),
  - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen über Transeuropäische Freeways für den Schienengüterverkehr (KOM(97)0242 - C4-0269/97),
  - in Kenntnis des Grünbuchs der Kommission zu den Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt – eine Gemeinschaftsstrategie für eine "dauerhaft umweltgerechte Mobilität" (KOM(92)0046 - C3-0182/92) und der Mitteilung der Kommission über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik – eine Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität (KOM(92)0494 - C3-0001/93) sowie unter Hinweis auf seine diesbezüglichen Entschlüsse vom 17. September 1992<sup>(1)</sup> und 18. Januar 1994<sup>(2)</sup> und die einschlägigen Entschlüsse des Rates der Verkehrsminister,
  - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juni 1996<sup>(3)</sup> zu der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen über die gemeinsame Verkehrspolitik - Aktionsprogramm 1995 bis 2000,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten (A4-0412/97),
- A. in der Erwägung, daß die Standpunkte, Entscheidungen, Schlußfolgerungen und Vorschläge des Weißbuchs zu einem wesentlichen Grad konsequent sind und mit der bisherigen Eisenbahnpolitik der Europäischen Gemeinschaft übereinstimmen, deren Grundlagen mit der Entscheidung Nr. 65/271/EWG des Rates<sup>(4)</sup> und der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates<sup>(5)</sup> gelegt wurden,
- B. in der Erwägung, daß das Frachtvolumen und der Anteil der Fahrgäste, die innerhalb der Gemeinschaft insgesamt mit Eisenbahnen befördert werden, im Rahmen der meisten Märkte von Jahr zu Jahr stetig abnimmt, während gleichzeitig ein erheblicher Anstieg des Volumens des Straßengüterverkehrs und des Anteils des Straßenpersonenverkehrs innerhalb der Gemeinschaft zu verzeichnen ist,
- C. in der Erwägung, daß die Gründe für den Rückgang des Anteils der Eisenbahn am Personen- und Güterverkehrsaufkommen, die das Weißbuch aufzählt, insofern zutreffend sind, als sie alle zusammen, d.h. einige weniger, andere mehr, zur Marginalisierung der Bahn als Verkehrsmittel beitragen,

---

<sup>(1)</sup> ABl. C 284 vom 02.11.1992, S. 164 und 176.

<sup>(2)</sup> ABl. C 44 vom 14.02.1994, S. 53.

<sup>(3)</sup> ABl. C 181 vom 24.06.1996, S. 21.

<sup>(4)</sup> ABl. 88 vom 24.05.1965, S. 1500.

<sup>(5)</sup> ABl. L 156 vom 28.06.1969, S. 1.

- D. in der Erwägung, daß die konkreten Regelungen und Maßnahmen zur Schaffung eines gemeinschaftlichen Regelungsrahmens in fünf Hauptbereichen, die die Kommission im Hinblick auf die Revitalisierung und Entwicklung der Eisenbahnen aufführt, im Grunde zweckdienlich und in ihrer Mehrheit zu begrüßen sind, daß aber dabei, wie überhaupt im gesamten Weißbuch, die Idee des intermodalen Verkehrs zu wenig berücksichtigt wird, obwohl der verkehrsträgerübergreifende Verkehr ganz wesentlich zur Wiederbelebung der Eisenbahnen beitragen könnte,
- E. in der Erwägung, daß die Liberalisierung des Schienenverkehrs ebenso wie die des See- und Luftverkehrs und der Telekommunikationsdienste unter gleichzeitiger Durchführung der erforderlichen Begleitmaßnahmen stufenweise erfolgen sollte, was aber nicht bedeuten soll, daß das Endziel der Ausweitung der marktwirtschaftlichen Regeln auf den Schienengüterverkehr und den internationalen Personenschienenverkehr unnötig hinausgezögert werden sollte; in der Erwägung, daß die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Eisenbahnunternehmen nach jeder Stufe überprüft werden sollten,
- F. in der Erwägung, daß zwar die Form, die Natur und der Umfang der öffentlichen Dienstleistungen Fragen sind, über die jeder Mitgliedstaat souverän entscheidet, daß jedoch die Art und Weise und die Verfahren, mit denen die Mitgliedstaaten den Erbringern der öffentlichen Dienstleistungen ein Entgelt als Gegenleistung für diese Dienste entrichten, transparent und für die Gemeinschaft kontrollierbar sein müssen, insbesondere im Hinblick auf die Bestimmungen von Artikel 85 ff. des EG-Vertrags,
- G. in der Erwägung, daß die Transparenz und die Kontrollierbarkeit durch öffentliche Verträge gewährleistet wird und daß daher der Rückgriff auf öffentliche Verträge im Zusammenhang mit den von den Stadt-, Vorort- und Nahverkehrsbahnen angebotenen Leistungen verallgemeinert werden muß,
- H. in der Erwägung, daß das Konzept der Güterschnellstrecken (Güterfreeways) unmittelbar auf der Grundlage der Regelung gemäß den Gemeinschaftsrichtlinien 91/440/EWG<sup>(1)</sup>, 95/18/EG<sup>(2)</sup> und 95/19/EG<sup>(3)</sup> umsetzbar ist und daß seine Umsetzung zur Zunahme des Schienengüterverkehrs beitragen und den reibungslosen Übergang von der ersten Stufe zur zweiten Stufe der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs vorbereiten wird; unter Hinweis darauf, daß in diesem Zusammenhang die Einrichtung einer Zentralstelle ("one stop shops") eine geeignete Maßnahme zur Förderung einer engeren Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen ist, wodurch die Effizienz und die Qualität des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs verbessert werden können,
- I. in der Erwägung, daß bis zur Erzielung einer Einigung in der Frage der Berechnung der Benutzungsgebühren für die Eisenbahninfrastrukturen und der Festlegung der Zahlungsmodalitäten die Güterschnellstrecken (Güterfreeways) auf der Grundlage von Vereinbarungen zwischen den beteiligten Infrastrukturbetreibern in Betrieb genommen werden können,
- J. in der Erwägung, daß diese provisorische Lösung besondere Vorsicht bei der Auswahl und Förderung der ersten Güterschnellstrecken erfordert, um die Schaffung von zwei verschiedenen Kategorien von Güterschnellstrecken zu vermeiden - einer ersten Kategorie, in denen die Infrastrukturbetreiber den Benutzer der Infrastruktur nicht mit den Aufwendungen dafür belasten, und einer zweiten Kategorie, in der die Infrastrukturbetreiber dem Nutzer die gesamten Aufwendungen anlasten,
- K. in der Erwägung, daß eine derartige Entwicklung zu einer permanenten Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Eisenbahnunternehmen führen und eine Spaltung im Eisenbahnwesen der Europäischen Union bewirken kann,

<sup>(1)</sup> ABl. L 237 vom 24.08.1991, S. 25.

<sup>(2)</sup> ABl. L 143 vom 27.06.1995, S. 70.

<sup>(3)</sup> ABl. L 143 vom 27.06.1995, S. 75.

- L. in der Erwägung, daß erstaunlicherweise im Weißbuch keinerlei Lösungen für ernste Probleme angesprochen oder vorgeschlagen werden, die im Zusammenhang mit der Beschäftigung, den neuen Arbeitsbedingungen, der Ausbildung und der Umschulung des Eisenbahnpersonals stehen und die durch die Liberalisierung des Zugangs zu den nationalen Eisenbahnnetzen sowie die Inbetriebnahme neuer privater Eisenbahnunternehmen innerhalb dieser Netze verursacht werden,
  - M. in der Erwägung, daß diese Probleme prioritär gelöst werden müssen, da sie im unmittelbaren Zusammenhang mit der Sicherheit (safety) des Schienenverkehrs stehen,
  - N. in der Erwägung, daß der Personalabbau bei einigen staatlichen Eisenbahnunternehmen nicht zur Verbesserung der Finanzen gedient hat und infolgedessen der kalkulatorische Ausgleich in erster Linie durch eine tiefgreifende Umstrukturierung des Betriebskonzepts (wie in der bereits erlassenen Richtlinie gefordert) und eine Produktivitätssteigerung erzielt werden muß,
  - O. in der Erwägung, daß sich die Liberalisierung des Zugangs zum Schienennetz und die dadurch bedingte Konkurrenz durch neue Unternehmen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors nur positiv auswirken kann,
- 1. vertritt die Auffassung, daß das Weißbuch gut fundiert ist und eine angemessene Grundlage für eine Politik dauerhafter Entwicklung des europäischen Schienenverkehrs durch die schrittweise Liberalisierung und die gleichzeitige Ergreifung der erforderlichen Begleitmaßnahmen darstellt;
  - 2. unterstreicht, daß die Aufwertung der Eisenbahn der Europäischen Union zu einem prioritären Transportmittel langfristig aus folgenden Hauptgründen erforderlich ist, und zwar aufgrund:
    - der Notwendigkeit der Gewährleistung der Vollendung des Binnenmarktes,
    - der Ausweitung des Handels zwischen der Europäischen Union und den osteuropäischen sowie zentralasiatischen Ländern sowie der damit einhergehenden Zunahme des Güterverkehrs,
    - des erforderlichen Schutzes der natürlichen und der vom Menschen geschaffenen Umwelt des europäischen Kontinents und der Lebensqualität seiner Völker,
    - der gegebenenfalls notwendigen Umstrukturierung des Sektors, die eine erhöhte Flexibilität beim Zugang und bei der Nutzung der Infrastrukturen sowie eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßenverkehr gewährleisten muß;
  - 3. drängt darauf, daß aus den unter Ziffer 2 genannten Gründen die Schieneninfrastruktur bei der Finanzierung von Infrastrukturen (TEN, Regionale Strukturfonds, Interreg, Kohäsionsfonds, Phare, EIB) eine klare Priorität erhält;

#### ***Ausweitung der freien Marktwirtschaft***

- 4. teilt zwar die Ansicht, daß im Hinblick auf die Revitalisierung der Eisenbahn und zur Steigerung des Anteils der Schiene am Güter- und Personenverkehr energisch und in enger Zusammenarbeit der Beteiligten als Ziel die Ausweitung der Regeln der freien Marktwirtschaft auf die Eisenbahn und insbesondere den internationalen Güterverkehr, den binnenländischen Güterverkehr eines Mitgliedstaates und den grenzüberschreitenden Fahrgastverkehr angestrebt werden muß, ist jedoch der Auffassung, daß die Liberalisierung schrittweise erfolgen muß, also zunächst im internationalen Güterverkehr und anschließend im binnenländischen Güterverkehr und im grenzüberschreitenden Fahrgastverkehr;
- 5. ist der Ansicht, daß die schrittweise Liberalisierung des Zugangs zu den Eisenbahninfrastrukturen Hand in Hand mit der Umsetzung der sozialen Begleitmaßnahmen gehen muß;

6. fordert folglich die Kommission auf, eine Bilanz der Anwendung der Richtlinie 91/440 EWG in den Mitgliedstaaten zu erstellen und Vorschläge zur Änderung dieser Richtlinie 91/440/EWG im Sinne einer schrittweisen Liberalisierung vorzulegen;
7. vertritt die Auffassung, daß die Kommission Vorschläge unterbreiten muß, zum einen um den Eisenbahnunternehmen mittels einer Änderung von Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 91/440/EWG das Recht des freien Zugangs zu den Eisenbahninfrastrukturen zur Durchführung internationaler Gütertransporte zu geben und zum anderen um die gleichzeitige Ergreifung und Umsetzung begleitender Maßnahmen zu ermöglichen wie z.B.:
  - die Festlegung der finanziellen Kriterien einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Leistungen, die bei der Berechnung der Ausgaben für die Eisenbahninfrastrukturen zugrunde zu legen sind, sowie des Grundsatzes, daß der Nutzer der Infrastrukturen die Last der Aufwendungen hierfür vollständig oder teilweise trägt;
  - die institutionelle Trennung der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur von der wirtschaftlichen Nutzung des Zugbetriebs;
  - die Ausweitung der Bestimmungen der Richtlinie 93/104/EWG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung<sup>(1)</sup> auf die Lenkzeiten im Straßenverkehr und die Durchsetzung anderer gesetzlicher Bestimmungen über Frachtgewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen im Straßenverkehr;
  - die Einleitung erster konkreter Schritte bis Anfang 1999 zur Beendigung der für den Schienenverkehr nachteiligen Wettbewerbsverzerrungen im Bereich der Mehrwertsteuer auf Fahrtickets und der Harmonisierung der Mineralölsteuer;
  - praktische Lösungen im Falle von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Straße und Schiene, wie im Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr" (KOM(95)0691) bereits festgelegt;
8. vertritt die Auffassung, daß die Kommission gleichzeitig mit den Vorschlägen zur Ausweitung der Regeln der freien Marktwirtschaft auf den binnenländischen Güterverkehr eines Mitgliedstaats und den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Fahrgastverkehr ferner Vorschläge für folgende Begleitmaßnahmen unterbreiten sollte:
  - Ergreifung nationaler und gemeinschaftlicher sozialpolitischer Maßnahmen für die bei den Eisenbahnunternehmen beschäftigten Personen;
  - Regelung von Fragen, die den Eisenbahnverkehr betreffen, wie z.B. Interoperabilität zwischen den nationalen Eisenbahnnetzen, die Zuweisung der Zugfahrten usw.;
  - Festlegen der Regeln und Voraussetzungen, nach welchen Eisenbahnunternehmen, soweit unbedingt erforderlich, eventuell Ausnahmen von der Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrags gewährt werden können;
  - Beibehaltung des öffentlichen Dienstes, die es den Eisenbahnunternehmen ermöglicht, von den Wettbewerbsregeln abzuweichen;
  - unter Achtung des Grundsatzes der Subsidiarität Verwirklichung einer Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsarten, insbesondere hinsichtlich der Vorschriften für die Anwendung der Mehrwertsteuer und die Bestimmungen über die zollfreien Verkäufe;
9. bedauert, daß einige Mitgliedstaaten die Richtlinie 91/440/EWG noch nicht voll umgesetzt haben und daß sich in manchen Fällen die Umstrukturierung der staatlichen Eisenbahnunternehmen in unentschuldbarer Weise verzögert hat;
10. fordert die Kommission auf, so bald wie möglich einen Zeitplan für die schrittweise Durchführung der Liberalisierung, insbesondere unter Berücksichtigung der Forderungen in den Ziffern 6 und 7, aufzustellen und dabei der gebotenen Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen und dem Gesamtziel

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18.

der Sicherung des künftigen Erfolgs des Schienenverkehrs durch Ausweitung des offenen Zugangs Rechnung zu tragen;

11. fordert die Kommission, den Rat und die Mitgliedstaaten auf, die im Rahmen der Transeuropäischen Netze ausgewählten prioritären Projekte im Schienenverkehr zügig umzusetzen;
12. fordert die Kommission auf, ihre Arbeiten zur Anrechnung der auf die einzelnen Verkehrsträger entfallenden externen Kosten zügig fortzusetzen und möglichst rasch konkrete Vorschläge zur Verwirklichung effizienter und fairer Preise im Verkehrswesen vorzulegen;
13. fordert den Rat und die Kommission auf, alles in ihrer Macht Stehende zu unternehmen, um die Mitgliedstaaten dazu zu bewegen, die Richtlinien 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie - soweit noch erforderlich - die Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft schnellstmöglich in nationales Recht umzusetzen;

#### ***Wirtschaftliche Fragen***

14. fordert die Kommission auf, Richtlinien auszuarbeiten und spezifische Regeln zu erlassen im Hinblick auf die nach kommerziellen Kriterien zu erfolgende Billigung von Sanierungs- und Umstrukturierungsprogrammen der nationalen Eisenbahnunternehmen sowie die mit diesen Programmen zusammenhängenden staatlichen Subventionen;
15. vertritt die Auffassung, daß im Rahmen der von der Kommission gebilligten Sanierungs- und Umstrukturierungsprogramme der nationalen Eisenbahnunternehmen die Mitgliedstaaten diese Unternehmen von den bis heute angehäuften Schulden - unter Einschluß der seit Inkrafttreten der Richtlinie 91/440/EWG akkumulierten Schulden - befreien müssen; fordert die Kommission auf, ihm über die Fortschritte in diesem Zusammenhang Bericht zu erstatten;

## **Öffentliche Dienstleistungen**

16. vertritt die Auffassung, daß

- die Praxis der Mitgliedstaaten, die durch einseitige Handlungen den staatlichen oder privaten Stadt-, Vorort- und Nahverkehrsbahnen die Verpflichtung zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen gegen unklar definierte oder verdeckte Gegenleistungen des Staates an diese Unternehmen auferlegen, oft gegen die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 verstoßen, die detailliert die Bedingungen und Voraussetzungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen sowie die Art und Weise der Berechnung des Entgelts für die Unternehmen festlegen;
- das System des Entgelts als solches nicht die Möglichkeit schneller und gründlicher Kontrolle durch die zuständigen Kontrollbehörden bietet;

17. unterstützt die Auffassung, daß die Regierungen als Kunden der öffentlichen Verkehrsdienste betrachtet werden sollten, die zwar sozial wünschenswert, aber kommerziell unrentabel sind;

18. fordert folglich die Kommission auf, Vorschläge für die Verallgemeinerung der in der geltenden Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vorgesehenen Nutzung von Verträgen über öffentliche Dienstleistungen für Stadt-, Vorort- und Nahverkehrsbahnen zu unterbreiten;

19. begrüßt die Absicht der Kommission, die zur Verbesserung des Zugangs der behinderten und älteren Menschen erforderlichen technischen Maßnahmen zu prüfen, und fordert sie auf, zusammen mit der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen solche Maßnahmen so bald wie möglich auszuarbeiten, die u.a. folgende Merkmale aufweisen sollten:

- Zugang für behinderte Personen, familien- und kindergerechter Service, bequeme Möglichkeiten zur Fahrrad- und Gepäckmitnahme,
- gewährleisteter Taktverkehr mit guten Anschlußmöglichkeiten,

dieser europäische Standard sollte durch eventuelle Unterstützungsmaßnahmen der EU gefördert werden;

## **Sozialpolitik**

20. bedauert, daß das Weißbuch kaum Vorschläge für die Bewältigung der Probleme im Zusammenhang mit der Beschäftigung, den Arbeitsbedingungen, der Ausbildung und der Umschulung usw. enthält, die sich für die bei den Eisenbahnunternehmen beschäftigten Personen aufgrund der Liberalisierung des Zugangs zu den Eisenbahninfrastrukturen ergeben werden;

21. fordert folglich die Kommission auf, schnellstmöglich Vorschläge einzureichen, die folgende Bereiche betreffen:

- die Voraussetzungen und das Verfahren für die gemeinschaftsweite Anerkennung von Abschlüssen und Diplomen des Eisenbahnpersonals;
- die Umschulung des freigesetzten Eisenbahnpersonals, damit sie die neuen Arbeitsplätze annehmen können, die die neuen Eisenbahnunternehmen anbieten;
- die gemeinschaftliche Harmonisierung der Arbeitsbedingungen der Eisenbahnbeschäftigten;
- die erforderlichen formellen und wesentlichen Qualifikationen sowie die Gewährleistung einer fachgerechten Ausbildung und Kenntnis des Personals, das die neuen Eisenbahnunternehmen einstellen;

22. fordert die Kommission ferner auf, die erforderlichen strukturellen Änderungen in bezug auf die Funktionsweise des Europäischen Sozialfonds vorzuschlagen, damit dieser den Problemen im

Zusammenhang mit der Arbeitslosigkeit und den Vorruhestand des Eisenbahnpersonals, die in zahlreichen Mitgliedstaaten durch die Umstrukturierung des Schienenverkehrs verursacht werden, gerecht werden kann;

23. betont, daß der Schienenverkehr eine zentrale Rolle bezüglich des Rechts auf tägliche Mobilität für sozial schwächere Bürger zu erfüllen hat, die sich kein eigenes Fahrzeug leisten können;

### *Vereinheitlichung der nationalen Systeme*

24. stimmt mit der Kommission darin überein, daß das größte Hindernis für die Entwicklung des Güterverkehrs nach wie vor die Aufsplitterung der europäischen Eisenbahn in nationale Netze und die damit einhergehende Vielfalt der technischen Normen und Systeme sowie auch der Nutzungsbedingungen insbesondere in bezug auf die Eisenbahninfrastruktur darstellt;
25. vertritt die Auffassung, daß die meisten von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vereinheitlichung der nationalen Systeme richtig und umsetzbar sind und nicht gegen die Grundsätze der Subsidiarität und Additionalität verstoßen;
26. fordert die Kommission auf, die einschlägigen Vorschläge für diese Maßnahmen schnellstmöglich einzureichen und dabei zu gewährleisten, daß die Vorschläge für eine schnelle Interoperabilität nicht mit untragbaren Kosten verbunden sind und daß sie eine solide Grundlage für die Bereitstellung der erforderlichen Güter und Dienstleistungen zu wettbewerbsfähigen Bedingungen bilden;

### *Güterschnellstrecken (Güterfreeways)*

27. begrüßt den Vorschlag der Kommission zur Schaffung von Güterschnellstrecken;
28. vertritt die Auffassung, daß die Güterschnellstrecken auch dann in Betrieb genommen werden können, wenn keine Einigung über die Kriterien erzielt wird, auf deren Grundlage die Ausgaben für die Eisenbahninfrastrukturen einheitlich geregelt werden sollen, sowie über die Frage, wer die Kosten dafür zu tragen hat; Güterschnellstrecken werden es hierbei ermöglichen, versuchsweise Entgeltregelungen einzuführen, die zur Aufstellung eines gemeinschaftlichen Konzepts zur Abrechnung der Infrastrukturkosten beitragen werden;
29. vertritt die Auffassung, daß die Möglichkeiten des intermodalen Verkehrs bei der Schaffung von Güterschnellstrecken und darüber hinaus bei der Erneuerung der Bahn berücksichtigt werden müssen, da sie wesentlich zur Revitalisierung der Eisenbahn beitragen werden;
30. weist jedoch die Kommission und die Mitgliedstaaten darauf hin, daß aufgrund der oben genannten Meinungsverschiedenheit besondere Vorsicht bei der Auswahl und Förderung der ersten Güterschnellstrecken angebracht ist, damit die Möglichkeit einer Spaltung im Eisenbahnwesen der Europäischen Union vermieden wird; es ist vielmehr angebracht, das Projekt der Freeways auf pragmatische Weise durchzuführen, indem die Innovation von seiten der Verwaltungsträger der Infrastruktur gefördert wird, ohne daß versucht wird, ein einheitliches Modell der Freeways zur Auflage zu machen;
31. fordert folglich die Kommission auf, vorrangig alle nur möglichen Bemühungen zu unterstützen, damit:
- alle Betreiber der Schienennetze der Mitgliedstaaten den Betreibern von Güterschnellstrecken die Infrastrukturnetze schnell und wirksam - insbesondere von und zu den Häfen - öffnen;
  - bei den verschiedenen Güterfreeways in Zukunft Anschlüsse gewährleistet werden, so daß bereits ein erster Ansatz der Vernetzung entstehen kann;

- jeder Betreiber unabhängig vom Bestimmungsort zu den Güterschnellstrecken Zugang erhält und der Zugang nicht jenen Betreibern vorbehalten wird, die zwischen den beiden Endpunkten der Güterschnellstrecke Transporte durchführen wollen;
  - in den Verhandlungen mit der Schweiz die im Weißbuch enthaltenen Vorschläge berücksichtigt werden, um ein angemessenes Preissystem für den internationalen Schienenverkehr und insbesondere für die Zentralstellen zu gewährleisten;
  - der alpenquerende Verkehr auf die Schiene verlagert und auch der stärker wachsende Ost-West-Güterverkehr intensiv in die Güterfreeway-Maßnahmen einbezogen wird;
32. fordert die Kommission ferner auf, bestimmte Grundsätze auszuarbeiten und vorzuschlagen, die den Rahmen für die Umsetzung von Vereinbarungen (co-operative agreements) für die Schaffung der Güterschnellstrecken festlegen, die zwischen den Schienennetzbetreibern der Mitgliedstaaten abgeschlossen werden;
33. weist darauf hin, daß die oben genannten Vereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen keine Bestimmungen über gemeinsame Reserven (revenue pooling) und die Aufteilung von Transporten (sharing of train operations) enthalten dürfen, da sie sonst unter Artikel 85 des EG-Vertrags fallen würden;
- o  
o   o
34. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung der Kommission, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß, dem Ausschuß der Regionen sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.