

11.02.00**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - U - Vkzu **Punkt** der 748. Sitzung des Bundesrates am 25. Februar 2000

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat und das Europäische Parlament: "Integration konventioneller Bahnsysteme"

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems

KOM(99) 617 endg.; Ratsdok. 13414/99

A

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union und der Verkehrsausschuss

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat sieht es als grundsätzlich richtig an, eine möglichst restriktionsfreie Nutzung der nationalen Eisenbahnnetze nicht nur im Hochgeschwindigkeitsverkehr, sondern auch im Bereich des konventionellen Eisenbahnsystems durch alle Eisenbahnunternehmen der EU zu erreichen. Dazu kann der Richtlinienvorschlag über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems mit der dort vorgesehenen Angleichung der technischen Normen einen Beitrag leisten. Dies darf allerdings nicht dazu führen, dass nationale Besonderheiten der Eisenbahnen außer Acht gelassen

Ausgeliefert am 15. FEB. 2000

werden bzw. durch zu detaillierte Vorschriften der Eisenbahnverkehr verteuert wird.

Auch ist zu bedenken, dass nach wie vor eine engere Verknüpfung zwischen den von der Richtlinie erfassten und in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegten Strecken des konventionellen Bahnsystems und den nicht erfassten übrigen nationalen Strecken vorhanden sein wird, als bei grenzüberschreitenden Strecken des erfassten konventionellen Netzes. Der angestrebte Mengenvorteil bei der Herstellung von Bahntechnik für das konventionelle Eisenbahnsystem könnte einen entsprechenden Mengennachteil bei der Bahntechnik der verbleibenden nationalen Netze nach sich ziehen, wenn diese nicht ebenfalls, ggfs. freiwillig, den Normen für das konventionelle Eisenbahnsystem unterworfen werden. Außerdem können sich beträchtliche Umstellungskosten auch dann ergeben, wenn die freie Befahrbarkeit zwischen erfassten und nicht erfassten Infrastrukturen, für die eigentlich Bestandsschutz gilt, anders nicht zu erhalten ist.

Der Bundesrat ist daher der Ansicht, dass sich die Harmonisierung nur auf die wesentlichen Anforderungen hinsichtlich der Interoperabilität beschränken darf und die konkrete Umsetzung der abwägenden Entscheidung der Mitgliedstaaten und den europäischen Normenorganisationen vorbehalten bleiben sollte. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in den EU-Gremien dafür einzutreten, dass die technischen Systeme, die von der Deutschen Bahnindustrie entwickelt wurden und die sich bei den Deutschen Eisenbahnen in der Vergangenheit bewährt haben, nicht durch diese Richtlinie zugunsten vorhandener Systeme anderer EU-Staaten aus dem Markt gedrängt werden. Diejenigen Hersteller, deren Techniken durch Festlegungen auf andere technische Spezifikationen unberücksichtigt bleiben, müssen zu angemessenen Bedingungen Zugang zu den ausgewählten Techniken erhalten.

2. Der Bundesrat stellt fest, dass sich das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem auch auf Nicht-EU-Staaten erstreckt. Er bittet die Bundesregierung dafür einzutreten, dass die Interoperabilität mit diesen Staaten erhalten bleibt und darüber hinaus gefördert wird.

3. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im Interesse der Klarheit darauf hinzuwirken, dass die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes aktualisiert wird. Dabei ist auch die Einbeziehung von Strecken der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen und des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs zu prüfen. Die Länder sind hierbei in angemessener Weise zu beteiligen.
4. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass Infrastrukturkomponenten, die keinen Einfluss auf die Interoperabilität des Eisenbahnsystems haben, entweder nach europäischen Normen oder aber auch nach nationalen Normen erstellt werden können.
5. Der Bundesrat hält es für unverzichtbar, dass in der Richtlinie der Grundsatz gleicher Gebühren auf Kostendeckungsbasis für das Tätigwerden der benannten Stellen verankert wird, damit Wettbewerbsverzerrungen im Bereich der Prüfgebühren von Anfang an vermieden werden.
6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass die Zuständigkeiten der Länder durch die Richtlinie über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems nicht beeinträchtigt werden.
7. Der Bundesrat hält es für erforderlich, dass der Bund den Eisenbahnunternehmen zur Finanzierung etwaiger durch die Anwendung der Richtlinie bedingter Umstellungen einen angemessenen Beitrag leistet. Dies muss auch die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen umfassen.

Begründung (nur gegenüber Plenum):

Bereits in seinem Beschluss zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Interoperabilität des Europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes vom 23. September 1994 (BR-Drucksache 496/94 (Beschluss)) hat sich der Bundesrat im Sinne der Nummer 1 des vorgenannten Beschlussvorschlages positioniert. Da die Richtlinie für das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem sehr ähnlich ist, rechtfertigt sich eine Erneuerung der Haltung des Bundesrates.

Die komplexer werdende Materie der europaweiten Harmonisierung, des Standes der Technik und der Verwaltungsverfahren darf nicht dazu führen, dass die Rechte der Länder im Bereich der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs geschmälert werden.

Den Ländern dürfen durch die Richtlinie keine finanziellen Lasten entstehen.

B

8. Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.