

**Beschlußempfehlung und Bericht**  
**des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung**  
**— Drucksache 9/127 Nr. 20 —**

**Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat**  
**über die Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft:**  
**Rückblick und Ausblick auf die 80er Jahre**  
»EG-Dok. 4004/81«

**A. Problem**

Die Eisenbahnunternehmen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft arbeiten durchweg mit hohen Kostenunterdeckungen.

**B. Lösung**

Die EG-Kommission legt ein Arbeitsprogramm zur Verbesserung der Lage der Eisenbahngesellschaften vor.

Einmütige Kenntnisnahme durch den Ausschuß mit Ergänzungsvorschlägen.

**C. Alternativen**

entfallen

**D. Kosten**

entfallen

## **Beschlußempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Von der EG-Vorlage gemäß Anlage wird Kenntnis genommen.
2. Die Bundesregierung wird ersucht, bei den weiteren Beratungen in Brüssel zur Sanierung der Eisenbahnen folgende Gesichtspunkte in den Vordergrund zu stellen:
  - Die Eisenbahngesellschaften müssen eine moderne Unternehmensstruktur erhalten.
  - Es müssen langfristige Pläne für Modernisierungs- und Rationalisierungsinvestitionen unter Sicherstellung der erforderlichen Finanzmittel entwickelt werden.
  - Noch vorhandene Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Eisenbahnen und den anderen Verkehrsträgern müssen beseitigt werden. Insbesondere ist eine volle Abgeltung der Wegekosten und der gemeinwirtschaftlichen Leistungen erforderlich, damit ein echter Leistungswettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auf Schiene, Straße und Wasserweg möglich wird.
  - Bei allen Maßnahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine optimale Ausnutzung der Eisenbahnkapazitäten anzustreben.

Bonn, den 16. Juni 1981

### **Der Ausschuß für Verkehr**

**Curd**

Stellv. Vorsitzender

**Dr. Jobst**

Berichterstatte

## Die Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft; Rückblick und Ausblick auf die 80er Jahre (Mitteilung der Kommission an den Rat)

### Einleitung

1. Das Problem der Eisenbahnen in Europa gehört zu den dringendsten und schwierigsten Fragen im Verkehrswesen, die eine Lösung fordern.

2. Abgesehen von einigen wenigen vorübergehenden Ausnahmen hat sich die Finanzlage der Eisenbahnen in den letzten 20 Jahren trotz Maßnahmen auf nationaler und Gemeinschaftsebene verschlechtert. Mit der derzeitigen Politik wird, wie aus jüngsten Vorausschätzungen hervorgeht, der Anteil der Eisenbahnen am Gesamtverkehr wahrscheinlich weiterhin zurückgehen, selbst wenn das Verkehrsvolumen der Eisenbahnen steigt.

3. Die Kommission ist davon überzeugt, daß ein europäisches Eisenbahnsystem auf gesunder Grundlage nötig ist, um für geeignete und wettbewerbsfähige Alternativen im Verkehr zu sorgen und um zu gewährleisten, sofern dies wirtschaftlich gerechtfertigt ist, daß die Verkehrsträger einheimische Energiequellen verwenden und daß die Eisenbahnen im Wettbewerb sämtliche Vorteile des größeren Marktes nutzen können.

4. Die Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft wurde bisher nicht im Lichte der wirtschaftlichen und energiebedingten Gegebenheiten überprüft, die sich seit 1973 verändert haben. Sie beruht derzeit auf der Harmonisierungsentscheidung des Jahres 1965<sup>1)</sup>, die im Memorandum der Kommission über die gemeinsame Verkehrspolitik vom Oktober 1973<sup>2)</sup> erneut aufgegriffen wurde. Seither haben sich trotz des erheblichen Wandels in den wirtschaftlichen Verhältnissen weder die Ziele noch die Gewichte der Politik verschoben. Sogar die Ratsentscheidung des Jahres 1975<sup>3)</sup> geht auf einen Kommissionsvorschlag aus dem Jahre 1971<sup>4)</sup> zurück. Daher ist es an der Zeit, die Politik der Gemeinschaft in diesem Bereich zu überprüfen.

5. Mit der bisherigen Politik ist es nicht gelungen, nahtlos ineinandergreifende Verkehrsleistungen für die Gemeinschaft zu entwickeln. Es sind noch viele politische und rechtliche Hindernisse zu überwinden, wenn sich die Eisenbahnen in ihrer Tätigkeit die Gemeinschaftsdimension voll und ganz zunutzen machen sollen.

6. Die Kommission hat die Situation der Eisenbahnunternehmen untersucht und legt in diesem Dokument ihre Schlußfolgerungen für eine Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft vor. Die empfohlenen Lösungen stützen sich auf die positiven Elemente der augenblicklichen Politik. Das Ziel sollte es nun sein, die Eisenbahnen leistungsfähiger als bisher zu machen und damit auch attraktiver für die derzeitigen und künftigen Nutzer.

7. In Kapitel I werden kurz die jüngsten Erfahrungen der Eisenbahnen in der Gemeinschaft geschildert, wobei die gemeinsamen Trends und nicht die einzelstaatlichen Besonderheiten im Mittelpunkt stehen. Auch werden die Zukunftsaussichten der Eisenbahnen auf dem Verkehrsmarkt untersucht. Kapitel II enthält einen kritischen Überblick über die Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft. In Kapitel III schließlich wird ein Arbeitsprogramm der Kommission mit einer Reihe von spezifischen Maßnahmen aufgestellt, wobei auf die Gemeinschaftsdimension der Eisenbahnpolitik besonderer Nachdruck gelegt wird.

### Kapitel I

#### Wirtschaftsentwicklung und Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen: Rückblick und Ausblick

##### Rückblick

1. In den zwanzig Jahren von 1960 bis 1980 prosperierte die Wirtschaft in den neun Mitgliedstaaten und damit auch die Verkehrswirtschaft. Jedoch verteilte sich der neue Wohlstand nicht gleichmäßig. Diese Unausgewogenheit war im Verkehrsbereich besonders ausgeprägt. So hatte der Verkehrsmarkt insgesamt einen erheblichen Zuwachs zu verzeichnen, die Eisenbahnen hatten aber Schwierigkeiten, auch nur das frühere Verkehrsvolumen zu halten, und mußten überall starke Einbußen bei ihrem Marktanteil hinnehmen. Auch konnten die Eisenbahnen von dem wirklich spektakulären Zuwachs im innergemeinschaftlichen Handel in diesem Zeitraum nicht profitieren und hatten unter der rückläufigen Entwicklung der traditionellen Industrien, d. h. Kohle, Erze und Stahl, zu leiden.

2. Als Hauptgrund für den Rückgang der absoluten Beförderungsmenge und des Marktanteils wird normalerweise der Wettbewerb der anderen Verkehrsträger angeführt. Jedoch waren auch allgemeine wirtschaftliche Faktoren im Spiel. Der wachsende wirtschaftliche Wohlstand z. B. führte zu einem Anstieg der Zahl der Personenkraftwagen, was auf Kosten der öffentlichen Verkehrsmittel ging. Auch ha-

<sup>1)</sup> ABi. EG Nr. 88 S. 1500/65 vom 24. Mai 1965

<sup>2)</sup> EG-Bulletin in Beilage 16/73

<sup>3)</sup> ABi. EG Nr. L 152 S. 3 (Entscheidung EWG/327/75) vom 12. Juni 1975

<sup>4)</sup> ABi. EG Nr. C 106 S. 42 vom 23. Oktober 1971

ben sich die Eisenbahnen nicht so schnell wie andere Verkehrsträger an die sich ändernden Strukturen und Standorte der industriellen Produktion angepaßt.

3. Bei einer rückläufigen Marktentwicklung ist die Produktivität von lebenswichtiger Bedeutung. Die Eisenbahnen zählen derzeit über ein Million Beschäftigte. Sie sind nach wie vor verhältnismäßig arbeitsintensiv, und auf die Personalkosten entfallen rund 70 % ihrer Betriebsausgaben. Die Produktivität hat sich zwar im Laufe der Jahre erhöht — besonders im Personenverkehr —, aber nicht stark genug, um die anstehenden Schwierigkeiten der Eisenbahnen zu beseitigen.

4. Die Eisenbahnen haben versucht, die sich wandelnden Nachfragestrukturen in den Griff zu bekommen und haben einige Verbesserungen in ihren Leistungen erreicht, insbesondere im Städteverkehr, im Intercity-Personenverkehr, im Ganzzug-Güterfernverkehr und bei einigen Arten des kombinierten Verkehrs. Diese Verbesserungen haben in letzter Zeit eine wachsende Nachfrage seitens der Verkehrsnutzer bewirkt. In anderen Bereichen der Eisenbahntätigkeit aber, vor allem im regionalen Personenverkehr, im internationalen Personenfernverkehr, im inländischen und insbesondere im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Wagenladungen, entspricht das Leistungsangebot noch nicht dem Bedarf der modernen Verkehrsnutzer, so daß die Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern nur beschränkt konkurrenzfähig ist.

5. Wie die Marktentwicklung und die finanziellen Ergebnisse zeigen, ist es den Eisenbahnen bisher nicht gelungen, ihre Angebotsstruktur ausreichend an die sich ändernden Nachfragestrukturen anzupassen.

Die Gründe hierfür können folgendermaßen zusammengefaßt werden:

- Die strukturelle Starrheit der Organisation und der Technik der Eisenbahnen und die Kostenstruktur stehen der Erbringung von Dienstleistungen nach kaufmännischen Gesichtspunkten im Wege. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Einstellung oder Ersetzung unrentabler Dienste (insbesondere was den regionalen Eisenbahnverkehr betrifft) wurden jedoch durch politische Interventionen der Regierungen, Kommunalbehörden und Interessengruppen weitgehend verhindert.
- Für andere Arten von Leistungen mit einem größeren Marktpotential (z. B. Ganzzüge und Wangengruppen, kombinierter Verkehr) kann eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit nur durch höhere Investitionen erreicht werden, für die das Kapital aber nicht aus den Eigenmitteln der Eisenbahnen aufgebracht werden kann, weil — in Anbetracht der schon von staatlicher Seite gewährten umfangreichen Betriebskostenzuschüsse — nicht genug Kapital für neue Investitionen vorhanden ist, da höhere staatliche Zuschüsse in Verbindung mit den gemeinwirtschaftlichen Aufgaben und andere Beihilfen mit dem Investitionsbedarf konkurrieren.

- Den Eisenbahnen ist es nicht gelungen, sich die Gemeinschaftsdimension voll und ganz zunutze zu machen, insbesondere weil sie nicht genügend kaufmännisch gehandelt haben und zwischen ihnen keine ausreichende Zusammenarbeit zustande kam.
- Obwohl den Eisenbahnen zugute kommt, daß sie sich im Staatseigentum befinden, und sie vom Staat erhebliche Zuwendungen zur Deckung ihrer Defizite erhalten, haben sich bestimmte Wettbewerbsbedingungen, vor allem im Bereich der sozialen Gegebenheiten und der Wegekosten, zum Nachteil der Eisenbahnen ausgewirkt.
- Die Bemühungen der Eisenbahnen zur Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit wurden bis zu einem gewissen Grade von der Entwicklung der staatlich und privat finanzierten Infrastrukturinvestitionen, insbesondere für Straßen und Rohrleitungen, überholt. Während die Straßeninfrastruktur als Folge des Bedarfs in den letzten zwei Jahrzehnten an neue Verkehrsströme angepaßt und modernisiert wurde, ist das Eisenbahnnetz, abgesehen vom Bau einiger neuer städtischer Linien, weitgehend dasselbe geblieben wie im letzten Jahrhundert. Erst in der jüngsten Zeit wurden in einigen Mitgliedstaaten wichtige neue Eisenbahnverbindungen geschaffen.
- Zwar sind die Wartezeiten an der Grenze auf zahlreiche Gründe zurückzuführen, von denen einige nicht in ihre Zuständigkeit fallen, doch bleibt genug Raum für eine bessere organisatorische Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnverwaltungen.

#### Ausblick

6. Der Wirtschaft der Gemeinschaft stehen geringere Wachstumsraten und anhaltende strukturelle Veränderungen in der Industrieproduktion vor. Auch ist mit einer weiterhin hohen Inflationsrate und Arbeitslosenquote und mit weiteren Energiekostensteigerungen zu rechnen. Die Sorge der Regierungen wird der Zahlungsbilanzposition und der allgemeinen Höhe der öffentlichen Ausgaben gelten.

7. Es wird ein geringes Bevölkerungswachstum vorhergesehen, aber bis Mitte der achtziger Jahre dürfte das potentielle Arbeitskräfteangebot rascher steigen. Der private Kraftfahrzeugbestand dürfte 1985 bei 92 Millionen Fahrzeugen liegen und wäre somit 21 % höher als 1977.

8. Die Veränderungen in der Zusammensetzung des Bruttoinlandsprodukts, dessen relativ niedrige künftige Zuwachsraten, die niedrige Zuwachsraten der persönlichen Einkommen und die Änderungen in der Struktur des Außenhandels haben erhebliche Folgen für den Verkehrsbereich.

#### Ausblick für die Eisenbahnen

9. Es besteht ein potentieller Nachfrageanstieg sowohl im Eisenbahngüterverkehr als auch im Eisenbahnpersonenverkehr. Der Frachtverkehr zwischen

den Mitgliedstaaten dürfte schneller expandieren als der Inlandsverkehrsmarkt. (Der Anteil der Eisenbahnen am internationalen Handel ist zwischen 1967 und 1977 von 25% auf 18% zurückgegangen.) Die Eisenbahnen bleiben angesichts der sich wandelnden Struktur des Güterverkehrsmarkts anfällig. Um diese Anfälligkeit zu vermindern, ist größerer Nachdruck auf neue Märkte und neue Techniken, z. B. kombinierter Verkehr, Physical distribution, zu legen. Der Personenverkehr dagegen nahm bei allen Verkehrsträgern stärker zu als das Güterverkehrsaufkommen. Die aufgrund der Ölpreiserhöhungen steigenden Kosten, der Druck auf die verfügbaren Einkommen und die größere Elastizität im Eisenbahnpersonenverkehr lassen annehmen, daß es dort zu einer Zunahme der Fahrgastzahlen kommen könnte.

10. Selbst da, wo die Eisenbahnunternehmen einen Teil dieses latenten Nachfrageanstiegs an sich ziehen können, wird eine Steigerung des Verkehrsaufkommens an sich das Hauptproblem, nämlich die Verbesserung der gegenwärtigen finanziellen Lage, nicht lösen.

11. Die Inflation wirkt sich nachteilig auf die Produktionskosten aus. Bleibt das gegenwärtige Verkehrsnetz und Bedienungsschema bestehen, dann wird angesichts der erwarteten Inflationsrate sogar ein stärkerer Anstieg der staatlichen Zuschüsse erforderlich sein, als dies in den siebziger Jahren der Fall war. Zwischen 1973 und 1977 haben die staatlichen Subventionen um 60% zugenommen.

12. Die Eisenbahnen können also einen expandierenden Markt erwarten, aber ihre Fähigkeit, einen größeren Marktanteil zu erreichen, hängt von internen Entscheidungen sowie von den Entscheidungen der Regierungen im Benehmen mit den Eisenbahnunternehmen über Investitionen und Umstrukturierungen ab. Das wesentliche Ziel muß die Effizienz sowohl bei der Produktion hochwertiger gemein- und eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen als auch bei der Vermarktung dieser Leistungen sein.

13. Betrachtet man die technischen Merkmale der Eisenbahn (an Schienen gebundenes Beförderungssystem mit Automatisierungsmöglichkeiten) und ihre wirtschaftlichen Strukturen (kurz- und mittelfristig hohe fixe Kosten und niedrige variable Kosten), so zeigt sich, daß sie künftig wahrscheinlich den nachstehenden Märkten am besten angepaßt sein dürfte:

#### Personenverkehr

- Personenschnellverkehr zwischen größeren Bevölkerungszentren über mittlere Entfernung, also Intercity-Verkehr;
- Kurzstreckenpersonenverkehr in Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte, also Vorortverkehr;
- Langstreckenpersonenverkehr bei Nacht;
- Autoreisezugverkehr.

#### Güter

- Güterverkehr mit Ganzzügen und Wagengruppen, hauptsächlich von Privatgleisanschluß zu Privatgleisanschluß;
- Containerverkehr in ganzen Zugladungen zwischen Verteilungspunkten;
- Huckepackverkehr, der die relativen Vorteile (lange Strecken/Flexibilität) von Schiene und Straße miteinander verbindet.

14. Den Bedingungen, unter denen diese Märkte von den Eisenbahnen zum Vorteil der Gesellschaft insgesamt genutzt werden können, sollte das Hauptinteresse der für Eisenbahnfragen verantwortlichen Stellen gelten.

#### Energie und Eisenbahnen

15. Es wird die Ansicht vertreten, daß die neue Energielage die Eisenbahnen begünstigen wird. Ungeachtet der Primärenergiequelle werden die realen Energiekosten voraussichtlich für die Eisenbahnen und ebenso für die anderen Verkehrsträger steigen. Obwohl die Eisenbahnen jedoch auf Strecken mit hoher Verkehrsdichte und bei guter Auslastung im Güterverkehr recht effiziente Energieverbraucher sind, hat dies keine größere Auswirkung auf die Kosten. Auf die Energie für Zugförderung entfallen nur rund 2,5% der gesamten Eisenbahnkosten.

Demzufolge wird jeder potentielle Vorteil für die Eisenbahnen in einer Zeit hoher Energiekosten von der Größe des Auslastungskoeffizienten abhängen, der letzten Endes wieder dadurch bestimmt wird, für welchen Verkehrsträger sich die Verkehrsnutzer, ausgehend von Qualität, Preis und Effizienz der angebotenen Leistungen, entscheiden.

16. Der Hauptenergievorteil der Eisenbahnen besteht darin, daß sie derzeit nahezu der einzige Verkehrsträger sind, der nicht zwangsläufig ölabhängig ist. Schon jetzt benutzen die Eisenbahnen in sehr starkem Ausmaß Elektrizität, und in einigen Ländern kann die Elektrifizierung noch weiter vorangetrieben werden. Bei den steigenden Ölpreisen wird diese Elektrifizierung strategisch bedeutsam. Was die Verringerung des Ölverbrauchs betrifft, könnten die Eisenbahnen daher eine sehr wichtige Rolle spielen, nicht nur durch die Elektrifizierung, sondern auch indem sie den Verkehr von anderen, ölintensiveren Verkehrsträgern teilweise übernehmen.

#### Soziale Aspekte des Verkehrs

17. Soziale oder gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen liegen dann vor, wenn der Verkehrsbedarf der Nutzer nicht nach wirtschaftlichen Kriterien befriedigt wird (beispielsweise der Verkehrsbedarf in ländlichen Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte) oder wenn externe Kosten und Vorteile es ermöglichen, daß der Verkehrsbedarf des einzelnen zu geringeren Kosten dadurch gedeckt werden kann, daß eine Verkehrsart gefördert wird, für die

andere Kriterien als die eigenwirtschaftliche Gewinnmaximierung gelten (z. B. Verringerung der Verkehrsüberlastung der Städte).

Im wesentlichen wird die gemeinwirtschaftliche Rolle des Verkehrs so verstanden, daß ein weitergehender Zweck verfolgt wird als nur die Beförderung von Personen oder in bestimmten Fällen von Gütern nach kaufmännischen Grundsätzen. Ein solcher Zweck kann sein: die Schaffung lebensnotwendiger Verkehrsmöglichkeiten für Menschen, denen kein Kraftfahrzeug zur Verfügung steht, die Beseitigung der Straßenüberlastung, die Förderung der regionalen Entwicklung, der Umweltschutz, vor allem durch den vorsichtigen Umgang mit gefährlichen Gütern, und die Erhaltung von Arbeitsplätzen.

**18.** Die Entscheidung, ein gemeinwirtschaftliches Verkehrsangebot zu schaffen, hat nichts mit der Wahl des jeweiligen Verkehrsträgers zu tun. Diese Wahl sollte auf Effizienzkriterien beruhen, und zwar hinsichtlich der Betriebskosten, der umfassenderen sozialen Kosten und Vorteile und der wettbewerbsfähigen Erbringung von Verkehrsleistungen zur Deckung des Bedarfs der Nutzer am Markt. Weiterhin bedeutet die Entscheidung, zum Wohle der Allgemeinheit gemeinwirtschaftliche Leistungen zu fördern, daß die Behörde, die das tut, die Verantwortung für die wirtschaftlichen Kosten, d. h. die laufenden und die Kapitalkosten, die dieser Dienst verursacht, trägt.

## Kapitel II

### Die Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft

**19.** Von Anfang an war es Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik, die Eisenbahnen in ein Binnenverkehrssystem der Gemeinschaft einzubeziehen, in dem jeder Verkehrsträger gleichbehandelt werden und nach und nach von der größeren europäischen Dimension profitieren sollte.

**20.** Die Strukturunterschiede zwischen den Verkehrsträgern (viele private Kleinbetriebe im Straßen- und Binnenschiffsverkehr im Gegensatz zu staatlichen landesweiten Eisenbahnunternehmen) mußten bei der Festlegung des politischen Instrumentariums berücksichtigt werden.

Um die Ressourcen wirksam nutzen zu können, hat die Kommission Vorschläge für einen Verkehrsmarkt unterbreitet, auf dem die Regeln eines fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern und -unternehmen herrschen. In einem derartigen System beschränkt sich die Aufgabe der staatlichen Stellen darauf, den Rahmen für einen fairen Wettbewerb abzustechen und die Infrastrukturentwicklung zu koordinieren. Die Eisenbahnen mit ihrer langen Tradition staatlicher Eingriffe können nicht ohne weiteres gleichberechtigt an einem solchen System teilnehmen, solange die Verzerrungen, die sich aus früheren staatlichen Interventionen ergeben, nicht beseitigt oder finanziell neutralisiert werden.

Zu diesem Zwecke wurde mit der Ratsentscheidung des Jahres 1965 und den nachfolgenden Maßnahmen, insbesondere der Ratsentscheidung aus dem Jahre 1975, eine Eisenbahnpolitik entwickelt.

**21.** Die Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft hat zwei Hauptziele:

- die Beseitigung der Verzerrungen auf dem inländischen Verkehrsmarkt und
- die Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Finanzlage der Eisenbahnen.

Die wichtigsten Grundsätze, auf denen das Gemeinschaftsrecht zur Erreichung dieser Ziele aufbaut, sind:

- Verringerung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,
- obligatorische Normalisierung der Konten (finanzielle Neutralisierung der auferlegten Lasten),
- Verringerung der Beihilfen,
- größere Transparenz der staatlichen Eingriffe und der Eisenbahnkonten,
- Eigenständigkeit der Eisenbahnunternehmen und klare Abgrenzung der staatlichen Verantwortung,
- kaufmännische Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen,
- bessere Tätigkeits- und Finanzplanung,
- engere Zusammenarbeit und mögliche Formen der Integration der Eisenbahntätigkeiten,
- Harmonisierung der Wegekostenanlastung,
- Angleichung der sozialen Bedingungen.

**22.** Die Gemeinschaftsinstrumente zur Verwirklichung dieser Grundsätze wurden oft so gestaltet, daß die ursprünglich beabsichtigte Wirkung gemindert wurde. Dies ermöglichte dann den Mitgliedstaaten eine großzügige Auslegung und Anwendung mit unter anderem folgenden Ergebnissen: Erhaltung und Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Auflagen, fakultative Kontennormalisierung, Weitergewährung von Beihilfen, da gemeinschaftliche Rechtsvorschriften für eine harmonisierte Wegekostenanlastung fehlen, rein wirtschaftlich orientierte Geschäftsführung (Kostendeckung) anstatt kaufmännische Geschäftsführung (Gewinn), begrenzte Eigenständigkeit anstatt volle Eigenständigkeit, Tätigkeits- und Finanzprogramme ohne genaue Angabe ihrer Art und ohne Stichdaten für ihre Ausarbeitung.

**23.** In der Praxis haben die Mitgliedstaaten bei der Anwendung der Rechtsvorschriften auf die Eisenbahnen eher die Ausnahmen in Anspruch genommen, anstatt sich von dem Hauptziel und dem eigentlichen Sinn leiten zu lassen.

Die wichtigsten Grundsätze werden nur teilweise und in begrenzten Bereichen zur Anwendung gebracht. In der Praxis wurden nur wenige gemein-

wirtschaftliche Verpflichtungen<sup>5)</sup> abgeschafft; keine der Ursachen für die finanziellen Lasten, die eine Kontennormalisierung<sup>6)</sup> erfordern, wurde beseitigt. Die Beihilfezahlungen<sup>7)</sup> haben zugenommen; die Eisenbahnstrukturen bleiben weitgehend unverändert; die nichtkaufmännische Tariffestsetzung ist noch weitverbreitet; bei der Zusammenarbeit kam man nur unwesentlich voran; keinerlei Fortschritte wurden in Richtung auf die Integration erzielt, und das finanzielle Gleichgewicht ist für die meisten Eisenbahnunternehmen noch ein in weiter Ferne liegendes Ziel. Eine Verbesserung der Transparenz der staatlichen Eingriffe und der Eisenbahnkonten kann jedoch festgestellt werden.

24. Die Mitgliedstaaten haben dadurch, daß sie den weniger rigorosen Weg eingeschlagen haben, im wesentlichen die Größe und Struktur ihrer Eisenbahnen erhalten, aber nur um den Preis höherer staatlicher Unterstützung des Eisenbahnbetriebs. Investitionsgelder, die für die Umstrukturierung und die Anpassung der Eisenbahnleistungen an die derzeitigen Marktgegebenheiten und sozioökonomischen Erfordernisse notwendig sind, waren daher nicht ohne weiteres verfügbar.

25. Bis heute wurde die Entscheidung aus dem Jahre 1975 nicht in vollem Umfang verwirklicht. Nach Ansicht der Kommission gibt es zwei Hauptgründe, die bisher verhindert haben, daß die Ziele der Entscheidung voll und ganz erreicht wurden:

- der Status quo wurde von den betroffenen Interessengruppen nachhaltig verteidigt;
- die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, den Eisenbahnunternehmen und den Gemeinschaftsgremien war nicht ausreichend.

### Kapitel III

#### Arbeitsprogramm der Kommission

26. Um aus dem Teufelskreis einer langsamen Ertragszunahme, eines schnelleren Wachstums der Ausgaben und eines noch schnelleren Wachstums der staatlichen Leistungen — ohne daß damit ein weiterer Niedergang des Eisenbahnverkehrs verhindert würde — ausubrechen, bedarf es einer besser abgestimmten und zusammenhängenden Politik.

27. Mit ihrem Arbeitsprogramm beabsichtigt die Kommission, in zwei Hauptrichtungen vorzustoßen:

- Ausbau und volle Anwendung des bestehenden Gemeinschaftsrechts, insbesondere der Ratsentscheidung vom 20. Mai 1975;

<sup>5)</sup> ABl. EG Nr. L 156 S. 1 (Verordnung [EWG] Nr. 1191/69) vom 28. Juni 1969

<sup>6)</sup> ABl. EG Nr. L 156 S. 8 (Verordnung [EWG] Nr. 1192/69) vom 28. Juni 1969

<sup>7)</sup> ABl. EG Nr. L 130 S. 1 (Verordnung [EWG] Nr. 1107/70) vom 15. Juni 1970

- eine Reihe neuer Maßnahmen zur Verbesserung der Lage der Eisenbahnen, die über die bestehenden Vorschriften hinausgehen.

28. Die Durchführung einer derartigen Politik wird ein koordiniertes Vorgehen auf Gemeinschaftsebene und die Entschlossenheit erfordern, die notwendigen Maßnahmen durchzuführen. Den größten Teil der Verantwortung werden zweifelsohne die Mitgliedstaaten und die Eisenbahnen selbst zu tragen haben; die Gemeinschaft verfügt über keine Wunderlösungen. Trotzdem fällt den Gemeinschaftsorganen eine wichtige Aufgabe zu, insbesondere bei der Absteckung des allgemeinen Rahmens und denjenigen politischen Bereichen, die über die einzelstaatlichen Netze hinausgehen.

29. Die Kommission ist der Auffassung, daß die gegenwärtigen Rechtsvorschriften zwar einen nützlichen Gesamtrahmen für Maßnahmen abgeben, aber an sich nicht genügen, um alle Eisenbahnprobleme zu lösen. Die Kommission fordert dennoch eine vollständigere Anwendung der festgelegten Grundsätze. Deshalb sollte der Rat die ihm unterbreiteten Vorschläge<sup>8)</sup> in Kraft setzen, und die Kommission wird weitere Vorschläge ausarbeiten, um die Mängel in den gegenwärtigen Rechtsvorschriften zu beseitigen und die ihnen zugrundeliegenden Prinzipien weiter auszubauen.

#### Beziehungen zwischen Staat und Eisenbahnunternehmen

30. Der erste Schlüsselbereich, in dem größere Klarheit anzustreben ist, sind die Beziehungen zwischen den Regierungen und den Eisenbahnunternehmen. Die bisherige Politik, insbesondere die Entscheidung des Rates aus dem Jahre 1975, hat schon etliches zur Klärung der Rolle von Regierungen und Eisenbahnunternehmen beigetragen, es bleibt aber noch viel zu tun. Es sollten neue Initiativen und Maßnahmen ergriffen werden und deutlich zwischen den Funktionen des Staates als öffentlicher Gewalt und als Eigentümer der Eisenbahnunternehmen unterschieden werden, um zu gewährleisten, daß der Unternehmensführung der Eisenbahn zur Ausübung ihrer Funktionen ein Höchstmaß an Autonomie gegeben wird.

31. Ein besonderer Aspekt dieser Unterscheidung sind die Zielabsprachen zwischen Eisenbahnunternehmen und Regierungen als ein Mittel, klar abgegrenzte und eindeutig definierte Verantwortlichkeiten zu gewährleisten. Zu den Zielen sollten Begrenzungen der staatlichen finanziellen Leistungen, ein

<sup>8)</sup> — Dok. 1128/80 TRANS 191 vom 25. November 1980 (Ratsentscheidung über Preisbildung im grenzüberschreitenden Eisenbahn-Güterverkehr)

— ABl. EG Nr. C 307 S. 1 vom 21. Dezember 1977: Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69

— Dok. KOM (72) 1516 end. vom 7. Dezember 1972: Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69

vereinbartes Verhältnis zwischen selbsterwirtschafteten Erträgen und Aufwendungen in den verschiedenen Geschäftsbereichen, klare Investitionsvorgaben und eine verbesserte Finanzkontrolle gehören.

**32.** Auch eine bessere Geschäfts-, Finanz- und Investitionsplanung würde in hohem Maße dazu beitragen, daß eine Umstrukturierung der Eisenbahnen und eine Geschäftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen und Verfahren erreicht werden. In der Entscheidung des Rates aus dem Jahre 1975 ist eine verbesserte Planung vorgesehen, aber es fehlt ihr an Präzision und Klarheit. Notwendig sind mehrjährige Tätigkeitsprogramme und ergänzend dazu Finanz- und Investitionspläne, um eine kontinuierliche Geschäftstätigkeit zu gewährleisten. In diese Pläne sollten Mittel zur Anpassung der Eisenbahnstrecken (Finanzstrukturen und Tätigkeiten) an den derzeitigen Bedarf mit klaren, eindeutigen und endgültigen Zielen eingesetzt werden.

Da die Eisenbahnunternehmen von staatlichen Mitteln abhängig sind, können und werden sich die günstigen Auswirkungen einer verbesserten Planung selbstverständlich nur dann voll einstellen, wenn die Pläne gemeinsam akzeptiert werden und die unterschiedlichen Kompetenzen gegenseitig respektiert werden.

**33.** In diesem Zusammenhang wird die Kommission in Übereinstimmung mit Artikel 15(1) der Ratsentscheidung des Jahres 1975 dem Rat eine Verordnung vorschlagen, in der ein Termin und die Voraussetzungen für die Verwirklichung des finanziellen Gleichgewichts der Eisenbahnunternehmen durch bessere Geschäfts- und Finanzplanung festgesetzt werden.

#### Gemeinwirtschaftliche Aufgaben

**34.** Kennzeichnend für die Geschäftstätigkeit der Eisenbahnen sind ein hoher Anteil an gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen, der stark von staatlichen Mitteln abhängig ist, und der Rückgang der Wirtschaftlichkeit der anderen Geschäftsbereiche. Daß die gemeinwirtschaftliche Rolle und der eigenwirtschaftliche Bereich der Eisenbahnunternehmen genauer definiert werden, ist Voraussetzung für eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Finanzlage der Eisenbahnunternehmen. Es sollte kritisch beurteilt werden, worin diese Rolle genau besteht und inwieweit die Eisenbahnen geeignet sind, sie auszufüllen. Quantitative und qualitative Kriterien sollten genauer erfaßt werden, um den echten Wert und die Kostenwirksamkeit der Eisenbahnunternehmen als wünschenswertes Instrument zur Befriedigung des sozio-ökonomischen Bedarfs zu bestimmen. Außerdem müssen die Eisenbahnunternehmen — wenn sie gemeinwirtschaftliche Aufgaben wahrnehmen — einen echten und genau bezeichneten sozialen Bedarf decken und dürfen diese Aufgaben nicht dazu benutzen, Verluste und die Nichtbeachtung normaler Wirtschaftlichkeitsanforderungen bei Vermarktung und Produktion zu rechtfertigen.

**35.** Die Kommission wird daher gemäß Artikel 15(2) der Entscheidung des Jahres 1975 dem Rat einen Vorschlag unterbreiten, in dem die Kriterien für die Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Auflagen, die der Allgemeinheit (dem Steuerzahler) die geringsten Kosten verursachen, definiert werden.

**36.** Mittelfristig wird die Kommission einen Vorschlag unterbreiten, mit dem die Verordnung über die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen revidiert werden soll. Dadurch sollte folgendes möglich sein:

- ein strikteres Finanzgebaren, z. B. Einführung von Höchstbeträgen oder Zielwerten und stärkere Inanspruchnahme vertraglicher Vereinbarungen;
- eine größere Transparenz der finanziellen Leistungen;
- volle finanzielle Verantwortlichkeit, einschließlich der Kapitalkosten für die erbrachten Leistungen, zu Lasten der öffentlichen Hand;
- verbesserte Finanzkontrolle über die Eisenbahnunternehmen.

#### Kapitalstruktur

**37.** Die Eisenbahnen sollten Kapitalstrukturen erhalten, die dem jeweiligen Niveau ihrer Geschäftstätigkeit sowie ihrer Fähigkeit, Erträge zu erwirtschaften und ihre Verbindlichkeiten zu erfüllen, entsprechen. Überkommene Lasten aus alten Schulden und gegenwärtige Verzerrungen in den Zielen der Unternehmensführung sollten vollständig beseitigt werden. Neue Finanzstrukturen der Eisenbahnen sollten gewährleisten, daß angemessene Investitionsmittel zur Modernisierung des Eisenbahnnetzes und des Fahrzeugparks, wenn dies wirtschaftlich gerechtfertigt ist, zur Verfügung stehen. Diese Mittel sollten Teil eines zeitlich festgelegten Investitions- und Finanzprogramms sein, um so das „stop and go“ der letzten Jahre zu vermeiden. Die zu prüfenden Möglichkeiten schließen den kombinierten Verkehr ein, an dem andere Verkehrsträger oder Spediteure beteiligt werden, die Privatkapital einbringen und so die Inanspruchnahme des Staates verringern würden.

**38.** Ferner sind klarer definierte und gezieltere Maßnahmen und Methoden zur finanziellen Umstrukturierung der Eisenbahnen auszuarbeiten; eine Kapitalstruktur, die das gegenwärtige und vorhersehbare Tätigkeitsniveau genauer widerspiegelt, ist Voraussetzung für jede finanzielle Verbesserung der Eisenbahnunternehmen.

**39.** Es gibt Bereiche, in denen die Gemeinschaftsorgane eine besonders wichtige Rolle spielen und Initiativen ergreifen können. In diesem Zusammenhang wird sich die Kommission bemühen, weitere Fortschritte auf folgenden Gebieten zu erzielen:

- Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen selbst, sowie Zusammenarbeit zwischen den Regierungen in Eisenbahnangelegenheiten;
- Koordinierung der Infrastrukturplanung und -finanzierung;
- Förderung von Beförderungsleistungen im kombinierten Verkehr.

Die einzelnen Aktionsbereiche werden im folgenden getrennt behandelt.

### Infrastruktur

**40.** Das Eisenbahnnetz zwischen den Mitgliedstaaten bedarf einer Verbesserung, wenn der künftige qualitative Verkehrsbedarf gedeckt werden soll. Die Gemeinschaft braucht ein einheitliches Netz für Beförderungen, für die die Eisenbahntechnik besonders geeignet ist. Um die besten Ergebnisse zu erzielen, sollte der Ausbau des Netzes schrittweise im Rahmen eines langfristigen Plans erfolgen.

Um eine kohärente Struktur der Verkehrsbedingungen zwischen den Hauptzentren der Gemeinschaft zu gewährleisten, haben die Gemeinschaftsgremien bei der Planung des Netzes, der Ermittlung und Auswahl von vorrangigen Projekten sowie bei der finanziellen Unterstützung ihrer Entwicklung eine wesentliche Rolle zu spielen.

In ihrem Memorandum vom November 1979 über die Rolle der Gemeinschaft beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur<sup>9)</sup> hat die Kommission ihre Ansichten zu dieser Frage dargelegt. In dem jüngsten Bericht über die Verkehrsengpässe und die Finanzierungsmöglichkeiten<sup>10)</sup> wird der unmittelbare Investitionsbedarf herausgestellt. Die Kommission glaubt, daß verbesserte Konsultationen dazu beitragen könnten, über Eisenbahnvorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung zu beschließen.

**41.** Es sollte geprüft werden, ob die Zuständigkeiten für Infrastrukturangelegenheiten getrennt werden könnten — Erstellung und Unterhaltung auf der einen Seite und Betrieb auf der anderen. Die Kommission erkennt wohl, wie komplex dieses Problem ist, das bereits in einigen Mitgliedsstaaten untersucht wurde, vertritt aber dennoch die Ansicht, daß praktische Lösungen zu finden sind, die die jeweilige Rolle des Staates als Verwalter der Verkehrsinfrastruktur und der Eisenbahnen als für den Betrieb Verantwortliche klären könnten. Ferner könnte ein derartiger Ansatz zur Entwicklung einer kohärenten und koordinierten Verkehrsinfrastrukturpolitik beitragen.

**42.** In dem Bestreben um eine kohärente Infrastrukturpolitik zwecks Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen sollte ein gemeinsames Tarifsystem für die Infrastrukturbenutzung eingeführt werden. Bis ein solches System endgültig funktion-

niert, beabsichtigt die Kommission Ausgleichskriterien für die bestehenden Unausgewogenheiten zu entwickeln: Diese werden in den bevorstehenden Vorschlägen der Kommission zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichtes der Eisenbahnen mitbehandelt. Auf diesen Kriterien aufbauend will die Kommission später die Grundsätze für die Anlastung der Eisenbahnwegkosten festlegen und, wenn der Begriff der Trennung akzeptiert wird, ein System von Tarifen für die Benutzung der Infrastruktur erstellen.

### Zusammenarbeit

**43.** Die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen ist ein wesentliches Element zur Schaffung eines echten europäischen Verkehrssystems. Die Erschließung der weiteren europäischen Märkte, die durch eine engere wirtschaftliche Integration der Gemeinschaft möglich wird, sollte das vorrangige Ziel aller politischen Entscheidungsträger sein. Zwanzig Jahre nach der Gründung der Gemeinschaft ist die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen immer noch begrenzt.

**44.** Nach Ansicht der Kommission sollte die Stärkung der Zusammenarbeit folgendes erreichen:

- eine qualitative Verbesserung der Personen- und Güterbeförderung, vor allem hinsichtlich der Geschwindigkeit, der Regelmäßigkeit, des Komforts, der sicheren Beförderung von Gütern, der Preise, der Information und des Kundendienstes;
- einen besseren Informationsaustausch zwischen den Eisenbahnen.

**45.** Mittelfristig sollen Vorschläge zur Beseitigung der Hindernisse (politischer, rechtlicher und technischer Art) unterbreitet werden, um die Zusammenarbeit zu verbessern. Die Kommission ist der Ansicht, daß die laufenden Programme der kommerziellen, betrieblichen und technischen Zusammenarbeit sowie die Ziele und Zeitpläne überarbeitet werden müssen, damit möglichst bald konkrete Ergebnisse erzielt werden.

**46.** Die Kommission wird ihrerseits einen Vorschlag für eine Rahmenentscheidung vorlegen, in der für folgende Schlüsselbereiche geeignete Ziele festgelegt werden:

- Verzögerungen an den Grenzübergängen (rechtlicher, verwaltungsmäßiger und betrieblicher Art);
- Kommerzielle Praktiken und Normen für den Personen- und Güterverkehr, einschließlich der Schaffung gemeinsamer Einrichtungen für Marketing;
- die Festlegung verlässlicher und allgemein annehmbarer Kalkulationsgrundsätze;
- Festlegung einheitlicher Verfahren und gegenseitiger Garantien für die Verteilung der Einnah-

<sup>9)</sup> EG-Bulletin Beilage 8/79

<sup>10)</sup> Dok. KOM(80)323 endg. vom 20. Juni 1980

men aus Verkehrs- und Beförderungsleistungen, deren kurzfristige Vorteile nicht für alle Beteiligten gewinnbringend wären;

- gemeinsame Forschungstätigkeit zur Entwicklung neuer Technologien und Verfahren, vor allem durch die Verwendung von Systemen der Datenverarbeitung;
- eine koordinierte Politik für Investitionen und die Beschaffung von Ausrüstungen (Elektrifizierung und rechnergesteuerte Systeme) und rollendem Material.

Sollen die Möglichkeiten, die ein größerer europäischer Markt bietet, voll und ganz genutzt werden, wird in einigen Fällen die partielle Integration der Eisenbahntätigkeiten notwendig sein.

### Kombinierter Verkehr

**47.** Der kombinierte Verkehr bietet neben seinen Vorteilen wie der Entlastung des Straßenverkehrs, dem Umweltschutz und der Energieeinsparung, die Möglichkeit, einen Beitrag zur Verbesserung der Wirtschaftslage der Eisenbahnen zu leisten.

Der kombinierte Verkehr Schiene/Straße liefert nämlich die Antwort auf gewisse Probleme, die sich aus den veränderten Nachfragebedingungen (Verringerung des Massengütertransports) und der Notwendigkeit ergeben, daß sich die Eisenbahnen stärker als bisher auf Halbfabrikate und hochwertige Güter konzentrieren müssen, die zunehmend in Containern befördert werden.

Der kombinierte Verkehr bietet außerdem die Möglichkeit, die Umladekosten zu verringern und regelmäßige Fernverkehrsleistungen zu kommerziell wettbewerbsfähigen Geschwindigkeiten zu gewährleisten und somit das traditionelle Handikap der Eisenbahnen zu überwinden.

Schließlich dürfte die Zunahme des kombinierten Verkehrs und der Containerbeförderungen dazu beitragen, daß die Eisenbahnen wieder den Beförderungsanteil zurückgewinnen können, den sie an den Güterkraftverkehr verloren haben. Die öffentlichen Behörden müssen wirksame Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, daß die Hindernisse, die einer Ausweitung des kombinierten Verkehrs entgegenstehen, beseitigt werden.

**48.** Unter diesen Voraussetzungen ist die Förderung des kombinierten Güterverkehrs als ein spezifisches Verkehrsmittel auch im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik von Bedeutung. Dazu will die Kommission dem Rat Vorschläge unterbreiten, die unter anderem Anreizmaßnahmen vorsehen, die zu einer Erhöhung des Anteils der Eisenbahnen an diesen Märkten beitragen sollen<sup>11)</sup>.

<sup>11)</sup> Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 zur Ergänzung der Beihilfenregelung im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr durch die Aufnahme von Bestimmungen über den kombinierten Verkehr

### Zusammenfassung und Schlußfolgerung

**49.** Einen allgemeinen Rahmen für die Eisenbahnpolitik abzustecken, bleibt ein Bereich, in dem eine positive Gemeinschaftsaktion notwendig ist. Die Entscheidung des Jahres 1975 ist nach wie vor eine Basis für diesen Rahmen, und die Kommission fordert die vollständige Anwendung der in dieser Entscheidung enthaltenen Grundsätze. Außerdem beabsichtigt sie, Vorschläge zu unterbreiten, und zwar

#### kurzfristig

- nach Artikel 15 Absatz 1 und 2 der Entscheidung des Jahres 1975 für die Festsetzung eines Termins und der Bedingungen für die Verwirklichung des finanziellen Gleichgewichts ebenso wie Kriterien für die Bestimmung der gemeinschaftlichen Auflagen,
- für den Ausbau des kombinierten Verkehrs,
- zur Aufstellung von Grundsätzen für die Anlastung der Eisenbahninfrastrukturkosten, und

#### in einer späteren Phase

- für die allgemeine Überprüfung der Gemeinschaftsrechtsvorschriften über staatliche Eingriffe,
- für ein gemeinsames Forschungsprogramm,
- für die Beseitigung der Hindernisse, die einer engeren Zusammenarbeit und Integration im Wege stehen.

**50.** Auch sollte geprüft werden, ob die Möglichkeit der Finanzierung aus den bestehenden Gemeinschaftsfonds und -quellen ausgeweitet werden kann. Auch wenn jedes Vorhaben auf seine eigenen Vorteile hin zu untersuchen ist, glaubt die Kommission, daß für eine Reihe von Maßnahmen finanzielle Unterstützung in Aussicht genommen werden kann. Dies gilt insbesondere für die Infrastruktur, die Zusammenarbeit (oder Integration), den kombinierten Verkehr und die Forschung.

**51.** Hinsichtlich anderer Maßnahmen wären Rechtsregelungen der Gemeinschaft nicht das einzige angemessene Instrument. Solche Maßnahmen fallen im wesentlichen in die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten oder der Eisenbahnen selbst, aber die Kommission könnte als Forum für den Meinungsaustausch fungieren und auf Gemeinschaftsebene Studien durchführen, um für gemeinsame Probleme gemeinsame Lösungen zu finden. Eine Studie über die Umstrukturierung der Eisenbahnen nach kaufmännischen Gesichtspunkten ist bereits angelaufen, und weitere Studien werden erforderlichenfalls eingeleitet. Nach Ansicht der Kommission sind die folgenden Ziele im Auge zu behalten:

- Konzentration der Eisenbahntätigkeit auf Märkte, die rentabel bedient werden können oder potentiell rentabel sind,
- die Eisenbahnen sollten vielseitige (d. h. nicht nur schienengebundene Verkehrs- und Speditionsbetriebe sein,

— größere Eigenständigkeit für die Unternehmensführung.

**52.** Die Durchführung dieses Programms wird die Zusammenarbeit und den ständigen Dialog zwi-

schen den Gemeinschaftsorganen, den Mitgliedstaaten und den Eisenbahnunternehmen erfordern. Die Kommission ist hierfür gerüstet und bereit, mit allen interessierten Parteien in diesem Bereich zusammenzuarbeiten.

## Bericht des Abgeordneten Dr. Jobst

Die anliegende EG-Vorlage wurde gem. § 93 der Geschäftsordnung durch Drucksache 9/127 vom 29. Januar 1981 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 16. Juni 1981 behandelt hat.

Die Eisenbahngesellschaften innerhalb der Europäischen Gemeinschaft arbeiten durchweg mit hoher Kostenunterdeckung. Die EG-Kommission legt daher ein Arbeitsprogramm für die 80er Jahre vor, um die Lage der Eisenbahngesellschaften zu verbessern. In diesem Programm werden zunächst die Ursachen für die ungünstige Entwicklung in den vergangenen 20 Jahren analysiert. Nach Meinung der Kommission ist es den Gesellschaften nicht gelungen, durch ausreichende Investitionen ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Güterverkehrsmarkt im Verhältnis zum Straßengüterverkehr und zur Binnenschifffahrt zu sichern. Im öffentlichen Personenverkehr wurden sie an der Einstellung unrentabler Dienste durch politische Interventionen gehindert. Das Straßennetz ist modernisiert worden, während der Eisenbahnverkehr sich vielfach noch auf dem Schienennetz des vergangenen Jahrhunderts abspielt. Verschiedene Möglichkeiten zur besseren Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Verkehr wurden versäumt.

Das Arbeitsprogramm der EG-Kommission sieht für die nächsten Jahre folgende Punkte vor:

- Die Beziehungen zwischen Staat und Eisenbahn müssen exakt geregelt und abgegrenzt werden. Es sollen eindeutig definierte Verantwortlichkeiten geschaffen werden.
- Gemeinwirtschaftliche Aufgaben sollen exakt definiert und abgegolten werden.
- Die Eisenbahngesellschaften sollen eine Kapitalstruktur erhalten, die ihrer Geschäftstätigkeit angemessen ist.
- Das Eisenbahnnetz zwischen den Mitgliedstaaten soll ausgebaut werden, wobei auch Gemeinschaftsmittel in Betracht kommen sollten.

- Die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften bedarf der Verbesserung.
- Der kombinierte Verkehr Schiene/Straße soll ausgebaut werden.

Der Verkehrsausschuß stimmt den Ausführungen der EG-Kommission in ihren Grundsätzen durchaus zu. Der Ausschuß ist jedoch der Auffassung, daß folgende Gesichtspunkte noch stärker in den Vordergrund der Überlegungen gestellt werden sollten:

- Die Eisenbahngesellschaften müssen eine moderne Unternehmensstruktur erhalten, die der Unternehmensleitung einen ausreichenden Handlungsspielraum beim Wettbewerb auf dem Güterverkehrsmarkt einräumt.
- Es müssen langfristige Pläne für Modernisierungs- und Rationalisierungsinvestitionen unter Sicherstellung der erforderlichen Finanzmittel entwickelt werden. Eine Politik des Stop-and-Go entsprechend der jeweiligen Finanzlage des Staates ist hier keinesfalls vertretbar.
- Nach wie vor sind Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Eisenbahnen und den anderen Verkehrsträgern vorhanden, die beseitigt werden müssen. Nur bei voller Abgeltung der Wegekosten und der gemeinwirtschaftlichen Leistungen ist ein echter Leistungswettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auf Schiene, Straße und Wasserweg möglich.
- Bei allen Maßnahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine optimale Ausnutzung der Eisenbahnkapazitäten anzustreben, wobei jedoch dirigistische Maßnahmen ausscheiden.

Der Ausschuß schlägt eine entsprechende Entschließung vor und empfiehlt im übrigen Kenntnisnahme von der Vorlage. Zu der gleichen Vorlage hat der Bundesrat eine Entschließung verabschiedet, der der Ausschuß in ihren wesentlichen Teilen zustimmt.

Bonn, den 16. Juni 1981

**Dr. Jobst**

Berichterstatte