

## 5.3. Artikel 6

5.3.1. Obwohl der Ausschuß mit den Bestrebungen der Kommission, die Dinge einfacher zu gestalten, einverstanden ist, wirft er im Zusammenhang mit der Festlegung der Fahrzeugkategorien folgende Fragen auf:

— Hätte eine genauere Differenzierung nicht die Möglichkeit geboten, eine den tatsächlichen Gegebenheiten

noch besser entsprechende Anlastung der Kosten für die Benutzung der Verkehrswege und der externen Kosten vorzunehmen?

— Gibt es für die Anwendung einer linearen Progression in Stufen von jeweils 10 % (Nicht-Euro-Fahrzeuge, Fahrzeuge der Kategorien Euro I und II) weitere Rechtfertigungsgründe als den Grundsatz der Einfachheit?

Brüssel, den 23. April 1997.

*Der Präsident*

*des Wirtschafts- und Sozialausschusses*

Tom JENKINS

**Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Weißbuch: Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft“**

(97/C 206/06)

Die Kommission beschloß am 2. August 1996, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 198 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu dem vorgenannten Weißbuch zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 9. April 1997 an. Berichterstatter war Herr von der Decken.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 345. Plenartagung (Sitzung vom 23. April 1997) mit 115 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 6 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

### 1. Das Dokument der Kommission

Die Kommission sieht in dem zu erörternden Weißbuch ein weiteres politisches Instrument der Kommission zur Bekämpfung von Verkehrsüberlastung, zur Eindämmung der Umweltverschmutzung und zur Förderung einer besseren Integration des gesamten europäischen Verkehrssystems. Mit der Veröffentlichung dieses Dokuments will die Kommission jedoch in erster Linie dafür sorgen, daß der Niedergang des Güter- und Personenverkehrs auf der Schiene aufgehalten wird. Zu diesem Zweck schlägt sie eine neue Strategie vor, die einen grundlegenden Wandel der derzeitigen Organisationsstrukturen umfaßt und auf die Schaffung einer neuen Art von Eisenbahnen abzielt, deren Betreiber Unternehmen sind, für die die Deckung des Kundenbedarfs Priorität hat. Insbesondere wird die Schaffung einiger transeuropäischer „Eisenbahnfreeways“ für den Güterverkehr vorgeschlagen, die allen Betreibern offenstehen. Gleichzeitig will die Kommission mit ihren Vorschlägen dazu beitragen, daß die Nutzung der Bahn als sichere, umweltverträgliche und wirtschaftliche Alternative oder Ergänzung zum Straßenverkehr gefördert wird.

Bei der Erstellung des Weißbuchs stützte sich die Kommission auf die Anregungen einer von Kommissar Kinnock persönlich benannten Beratergruppe, aus den Bereichen der Eisenbahnmanager und Gewerkschaften sowie Schienenverkehrsinfrastrukturbetreiber und -nutzer vertreten waren. Ihr Bericht „Die Zukunft des Schienenverkehrs in Europa“ wurde im Juni 1996 vorgelegt.

Im Rahmen der neuen Strategie wird zunächst ein Vier-Stufen-Plan zur Revitalisierung der Eisenbahnen in der Union vorgeschlagen:

#### 1.1. Klare Trennung der finanziellen Verantwortlichkeit von Staat und Eisenbahngesellschaft

— Die Kommission sieht eine regelmäßige Berichterstattung über die Fortschritte der Mitgliedstaaten beim Schuldenabbau und der Verbesserung des Finanzmanagements ab 1997 vor.

— Für seit 1993 angehäuften Schulden und laufende Defizite wird die Kommission staatliche Beihilfen

nur dann genehmigen, wenn diese mit dem Vertrag vereinbar sind. Sie wird bis 1998 spezifische Regeln und Leitlinien entwickeln.

#### 1.2. *Durchsetzung marktwirtschaftlicher Prinzipien auf dem Eisenbahnsektor*

Diese Maßnahme ist ein Schlüsselement im Rahmen der vorgeschlagenen Strategie zur Revitalisierung des Schienenverkehrs. Im einzelnen sieht das Weißbuch folgendes vor:

- beschleunigte Änderung der bestehenden EU-Rechtsvorschriften [Richtlinie 91/440/EWG<sup>(1)</sup>] zur Erweiterung der Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur für den Güterverkehr und grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste, wie schon im Juli 1995 vorgeschlagen<sup>(2)</sup>;
- Änderung der bestehenden EU-Rechtsvorschriften im Sinne einer stärkeren Trennung des Infrastrukturbetriebs und des Verkehrsbetriebs in zwei separate Wirtschaftsbereiche mit jeweils eigenem Management und getrennter Bilanz;
- Schaffung einiger transeuropäischer „Eisenbahnfreeways“ für den Güterverkehr: auf einer festgelegten Strecke würden die Mitgliedstaaten sich darauf verständigen, allen Schienengüterverkehrsdiensten freien Fahrwegzugang zu gewähren;
- Schaffung zentraler Anlaufstellen („One-stop shops“) zur schnellstmöglichen Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen.

#### 1.3. *Gewährleistung gemeinwohlrelevanter Leistungen durch den Abschluß öffentlicher Dienstleistungsverträge*

In diesem Zusammenhang werden zwei gewichtige Verbesserungsvorschläge unterbreitet:

- a) der Übergang von einer Kombination aus gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und Verträgen über die Bereitstellung gemeinwohlrelevanter Leistungen zur Durchführung von Verträgen, die zwischen dem Staat und der Betreibergesellschaft ausgehandelt werden und sich auf alle Arten gemeinwirtschaftlicher Leistungen (einschließlich Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste) erstrecken;
- b) die Ausrichtung des Dienstbetriebs an marktwirtschaftlichen Grundsätzen, was dem Inlandpersonenverkehr ebenso zugute kommen würde wie grenzüberschreitenden Personen- oder Güterverkehrsdiensten.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 237 vom 24. 8. 1991, S. 25; ABl. Nr. C 225 vom 10. 9. 1990, S. 27.

<sup>(2)</sup> Mitteilung der Kommission über die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft (KOM(95) 337 endg.); ABl. Nr. C 225 vom 10. 9. 1990, S. 27.

#### 1.4. *Integration nationaler Eisenbahnsysteme*

Die Kommission arbeitet bereits an einer ehrgeizigen Politik zur Verbindung nationaler Verkehrsinfrastrukturen zu transeuropäischen Netzen und zur Erstellung eines gemeinsamen Rahmens für die Koordinierung der bislang getrennten Forschungsaktivitäten der Mitgliedstaaten durch das mit Gemeinschaftsmitteln geförderte FuE-Programm „Züge und Eisenbahnsysteme der Zukunft“. In dringender Weise wird auf eine Lösung des Problems der langen Wartezeiten an innergemeinschaftlichen und externen Grenzen hingedrängt.

#### 1.5. *Soziale Aspekte*

Die Europäische Kommission ist sich der sozialen Folgen einer weiteren Umstrukturierung und Ausrichtung auf Wettbewerbsfähigkeit bewußt. Ohne diese Wettbewerbsfähigkeit werden die Eisenbahnen jedoch Märkte verlieren und einen weiteren Personalabbau hinnehmen müssen. Es müssen personalpolitische Maßnahmen entwickelt werden, die mit ausreichenden Finanzmitteln ausgestattet sind und ehrgeizige Umschulungsprogramme für entlassene Eisenbahner beinhalten. Dies ist in erster Linie die Aufgabe der Mitgliedstaaten. Allerdings muß auch sorgfältig geprüft werden, inwieweit ein Beitrag aus Mitteln des Europäischen Sozialfonds in Frage kommt.

## 2. *Allgemeine Bemerkungen*

2.1. Der WSA begrüßt den Willen der Kommission, zu einer zusammenhängenden Strategie kommen zu wollen, die es der Eisenbahn erlauben sollte, einer effizienteren und wirtschaftlicheren Entwicklung entgegenzugehen. Aufgrund der äußerst schwierigen Lage besteht dringender Handlungsbedarf.

2.2. In dem zu erörternden Weißbuch kommt die europäische Kommission zur Feststellung, daß die Eisenbahn einen Tiefstand erreicht hat und erneut einen Marktrückgang, besonders im Güterverkehr, zu verzeichnen hat.

Dies ist eine Tatsache, die nicht zu leugnen ist, die aber aufgrund der Angaben und Elemente, die der Analyse zugrunde liegen, nicht genügend verstanden ist. Das Weißbuch bezieht sich auf bestehende Instrumente und stützt sich auf Elemente, die noch nicht oder nicht genügend bekannt sind.

2.3. Der Ausschuß hält insbesondere eine Durchforstung der Richtlinien und Verordnungen sowie eine klare Analyse der Umsetzung der Richtlinien in die nationalen Gesetzgebungen für unbedingt erforderlich. Dies würde erlauben, die reale Durchführung und die Erfolge dieser eisenbahnbezogenen Instrumente zu analysieren, damit die einzelnen Länder aus den Erfahrungen gegenseitig lernen können und zukünftige Anwendungsgebiete überprüft werden können. Zu prüfen wäre insbesondere, wieweit die reale Durchführung in den einzelnen Ländern sich aufeinander zu oder

voneinander weg entwickelt. Diesbezüglich sind sowohl der Rat wie die Kommission nicht aus ihrer Verantwortung entlassen.

2.4. In den verschiedenen Kapiteln des Weißbuches macht die Kommission Vorschläge, in welcher Weise sie vorhat, die Probleme anzugehen. Weitgehend beruhen diese Vorschläge eher auf Absichten als auf fundierten Untersuchungen.

Ein entsprechendes Datenmaterial mit einer Aufschlüsselung nach Güter- und Personenverkehr mit ihrem jeweiligen Marktanteil wäre sicherlich hilfreicher gewesen als allgemeine Feststellungen.

2.5. Aufgrund dieser Vorgehensweise bestätigt die Kommission, daß eigentlich nicht genügend Elemente zu der Veröffentlichung eines Weißbuches zur Verfügung stehen. Ein Grünbuch oder eine Mitteilung wäre diesbezüglich richtiger gewesen. Da jedoch ein so dringender Handlungsbedarf besteht, hofft der Wirtschafts- und Sozialausschuß, daß nunmehr die notwendigen Analysen zügig und konsequent und noch über das im Arbeitsprogramm des Weißbuches hinaus durchgeführt werden, damit dann daraus eine fundierte Strategie abgeleitet werden kann.

## 2.6. Nutzerinteressen

2.6.1. Bei der Beschreibung der strategischen Ziele für die „neuen Eisenbahnen“ berücksichtigt die Kommission einen wichtigen Aspekt nicht genügend, nämlich die Nutzerbedürfnisse und -interessen. Es ist viel von Wirtschaftlichkeit, Effizienz, Kosten, Wettbewerbsfähigkeit, Altschulden, Unabhängigkeit der Geschäftsführung usw. die Rede. Letztendlich ist aber die Eisenbahn ein Dienstleistungsbetrieb, und es kommt darauf an, den Bedürfnissen und Wünschen der Nutzer gerecht zu werden [siehe WSA-Stellungnahme über das Bürgernetz<sup>(1)</sup>]. Dies gilt insbesondere für den Personenverkehr und hier besonders für den Verkehr im Rahmen des öffentlichen Dienstes. Ein freundlicherer und weniger vom Amtschimmel getragener Kundendienst ist notwendig, aber auch die Attraktivität des Güterschienentransportes könnte wesentlich gesteigert werden.

2.6.2. Gerade auf dem Gebiet der Dienstleistungen für den Nutzer, den Verbraucher, besteht durch die traditionelle Verwaltungskonzeption der Staatsbetriebe ein großer Nachholbedarf. Es geht hier nicht nur um Fahrpreise, sondern es reicht von Bequemlichkeit, Pünktlichkeit über nutzerfreundliche Fahrpläne, Information der Nutzer über Verspätungen, bis hin zu echter Kundenbetreuung. Hier wäre sicher eine tiefgreifende Untersuchung und Bewertung der Möglichkeiten von großem Interesse.

## 3. Bemerkungen zu den verschiedenen Abschnitten

### 3.1. Altschulden, Verbesserung der Finanzlage und Infrastruktur

3.1.1. Ein wesentliches strategisches Element der im Weißbuch angestrebten Liberalisierung der Eisenbahn ist eine unabhängige kommerzielle Geschäftsführung.

3.1.2. Eine wesentliche Voraussetzung hierzu und damit zur Erfüllung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ist der Abbau der Altschulden.

Dies ist aber sehr unvollständig und in den einzelnen Ländern der Gemeinschaft verschieden geschehen.

Wahrscheinlich würde hiermit für einige Mitgliedstaaten ein weiteres Problem der Staatsschulden im Hinblick auf die Erfüllung der Konvergenzkriterien auftreten.

3.1.3. Weiterhin genügt die Altschuldentilgung alleine nicht, da außer den Paradestrecken des Hochgeschwindigkeitsnetzes, in vielen Fällen die konventionelle Infrastruktur und das rollende Material, meistens mit nationalen Haushaltsproblemen begründet, nicht wesentlich verbessert wurden. Hier besteht ein gewaltiger Nachholbedarf. Vom Nullpunkt eines Finanzausgleiches ist man noch weit entfernt. Dies ist aber eine der Vorabbedingungen, wenn von kommerzieller Geschäftsführung die Rede sein soll.

3.1.4. Wie schwierig die Sachlage im Investitionsbereich ist, beweist die Tatsache, daß trotz der Entscheidung des Europäischen Rates in Essen, wo die TEN-Vorhaben als vorrangig eingestuft wurden, bis heute fast keines dieser Vorhaben im grenzüberschreitenden Bereich finanziell abgesichert ist.

3.1.5. Obwohl die Richtlinie 91/440/EWG in Artikel 9 die Beachtung der Artikel 77, 92 und 93 des Vertrages beinhaltet, ist nicht klar ersichtlich, welche rechtliche Grundlage die Kommission hier anführen will, um ihre Leitlinie für die Beurteilung zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>(2)</sup> in diesem Falle anzuwenden. Diese Absicht ist nicht deckungsgleich mit der rechtlichen Grundlage oder zumindest läßt sich hierbei eine Unsicherheit der Kommission feststellen.

3.1.6. Der Ausschuß möchte noch darauf hinweisen, daß wesentliche Teile der sozialen Folgekosten des durch Umstrukturierung und Modernisierung notwendigen Personalumbaus zum Abbau der Altschuldenregelung zuzurechnen sind.

### 3.2. Einführung von Marktkräften

3.2.1. Der WSA hatte in seiner Stellungnahme zur Richtlinie 91/440/EWG davor gewarnt, zu schnell in die Anwendungsphase zu gehen und den Mitgliedstaaten mit den bestehenden nationalen Gesellschaften zu erlauben, den festgelegten Prozeß in die Praxis umzusetzen. Die zeitliche Umsetzung der Liberalisierung des Eisenbahn-

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 212 vom 22. 7. 1996, S. 77.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 368 vom 23. 12. 1994, S. 12.

wesens muß dem Umstrukturierungsprozeß uneingeschränkt Rechnung tragen und die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung vermeiden. Die Einführung des freien Wettbewerbs vor Abschluß des Umstrukturierungsprozesses könnte das potentielle Wachstum des Bahnmarktes beeinträchtigen.

3.2.2. Bei der Analyse über die Einführung von Marktkräften kann der Ausschuß nicht klar erkennen, welche Marktbereiche überhaupt eine Rolle spielen können für eine positivere Entwicklung des Eisenbahntransportes. Die Entfernungen über 150 km im Güterverkehr werden alleine kaum eine Trendwende herbeiführen. Die Waren mit hohem Mehrwert sind nicht unbedingt beim Schienentransport zu finden. Die immer kürzer gehaltenen Lagerhaltungszeiten der Industrie sind das Problem. Hierbei könnte eine bessere transeuropäische Logistik über Telematiksysteme und mit der Transportzeitlagerung bessere Aufträge erbringen.

3.2.3. Letztlich ist es der Verloader, der bestimmt, mit welcher Verkehrsart eine Ladung durchgeführt wird. Hierbei ist nicht nur, wie es im Grünbuch über effiziente Preise hervorgehoben wird, der Transportpreis alleine maßgebend. Viele andere Faktoren spielen hierbei eine nicht unwesentliche Rolle. Die Lieferzeiten und Pünktlichkeit tragen auch zur Entscheidung bei.

3.2.4. Leider fehlt es dem Ausschuß an den nötigen Vorlagen, um eine genaue Bewertung der Marktlage zu erlauben. Untersuchungen, wie sie z. B. die Prognos AG, Basel im Auftrag von der FAT und des deutschen Verkehrsforums durchgeführt hat, würden sicherlich neue Erkenntnisse bringen. (FAT Schriftenreihe Nr. 125, Februar 1996). Tabellen über Verschuldung und To-km alleine lassen hierbei keine Marktnischen erkennen.

3.2.5. Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern haben nicht nur in den Infrastrukturkosten ihre Ursache, sondern in vielen anderen noch. Diese These wird bekräftigt durch den gemeinsamen Standpunkt (EG) Nr. 61/96, festgehalten vom Rat am 25. Oktober 1996<sup>(1)</sup>. Beim Vorschlag, die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr zu ändern, heißt es im 2. bzw. 3. Vorspann:

- „(2) Angesichts der steigenden Mobilitätsanforderungen und der damit verbundenen Belastungen für Mensch und Umwelt sowie aufgrund der derzeit äußerst ungleichen Kostenverteilung zwischen den Verkehrsträgern muß es möglich sein, umweltfreundliche Verkehrsträger zu unterstützen.
- (3) Die Voraussetzungen für einen gesunden Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsarten konnten im Rahmen der derzeitigen Verkehrspolitik noch nicht in die Praxis umgesetzt werden, und bei den Eisenbahnunternehmen ist das finanzielle Gleichgewicht noch nicht erreicht worden.“

3.2.6. Bezüglich der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern aufgrund von noch nicht internalisierten externen Kosten verweist die Kommission in ihrem Weißbuch auf das Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr — Politische Konzepte zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union“.

Der Ausschuß hat jedoch in seiner Stellungnahme zum Grünbuch<sup>(2)</sup> festgestellt, das dieses sich fast ausschließlich mit dem Straßentransport beschäftigt. Der Schienenverkehr wird zwar erwähnt, eine eingehende Analyse der externen Kosten, die gegebenenfalls anzurechnen wären, erfolgt jedoch nicht und ist im Programm der Kommission auch nicht vorgesehen und müßte dringend vorgenommen werden.

3.2.7. Die von der Kommission geplanten Änderungen der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zum Erreichen einer Trennung von Infrastrukturmanagement und Verkehrsbetrieb in separate Wirtschaftsbereiche sollten aufgrund eingehender Analysen so gestaltet werden, daß sie den Erfahrungen bei der Umsetzung der bisherigen Rechtsinstrumente auf diesem Gebiet Rechnung tragen.

3.2.8. Ohne die positiven Erfahrungen einiger Mitgliedsstaaten über getrennte Geschäftsbereiche, ist allgemein eine sinnvolle Analyse über die Möglichkeit eines Auftriebs des Schienentransports durch den Wettbewerb nicht möglich.

3.2.9. Allgemein befürwortet der Wirtschafts- und Sozialausschuß die Schaffung von Freeways. Verschiedene technische Arbeitsgruppen beraten zur Zeit noch über die praktischen Durchführungsmodalitäten von europäischen Eisenbahngüterfreeways.

Das angestrebte Ziel eines optimierten schienengebundenen Gütertransportsystems kann aber nur als integraler Bestandteil einer intermodalen Transportkette verstanden sein. Die Güter müssen unter den bestmöglichen Bedingungen von und zu den Bahnkunden ab- respektive zugeführt werden können. Die Weegeentgelte und die Fahrplanprioritäten sind weitere Fragen, die in diesem Zusammenhang erörtert werden müssen.

### 3.3. Schienenverkehr im öffentlichen Interesse

3.3.1. Wie der Wirtschafts- und Sozialausschuß bereits in seiner Stellungnahme über das Bürgernetz unterstrichen hat, ist vor allem wichtig, die Abgrenzung und die Zielvorgabe der Dienstleistungen im öffentlichen Interesse auch auf dem Gebiet des Transports möglichst klar zu definieren. Es handelt sich dabei um Dienste die von rein ökonomischen Verkehrsunternehmen nicht oder nicht in ausreichendem Maße angeboten werden bzw. angeboten werden können, die aber andererseits für eine dauerhafte und qualitativ hochwertige Mobilität erforderlich sind, als Beitrag für eine nachhaltige Entwicklung, sozialem Zusammenhalt und regionaler Ausgeglichenheit.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 372 vom 9. 12. 1996, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 56 vom 24. 2. 1997, S. 31.

3.3.2. Da sich die Abgrenzung der Dienstleistungen im öffentlichen Interesse in den Mitgliedstaaten aus historischen Gründen sehr unterschiedlich entwickelt hat und auch regionale Gegebenheiten zu berücksichtigen sind, ist es wohl im Sinne der Subsidiarität, Sache der Mitgliedstaaten diese Abgrenzung im einzelnen vorzunehmen. Wichtig ist jedoch, daß diese Abgrenzung in jedem der Mitgliedsländer eindeutig definiert und transparent ist.

3.3.3. Wenn es sich auch beim Schienenverkehr bei den Dienstleistungen im öffentlichen Interesse überwiegend um Personentransport handelt, so können gegebenenfalls auch Teile des Gütertransports den Dienstleistungen im öffentlichen Interesse zugerechnet werden.

3.3.4. Die Dienstleistungen im öffentlichen Interesse sollten von unabhängigen öffentlichen oder privaten Gesellschaften auf der Basis von wohldefinierten Verträgen erbracht werden. Hierbei sollte vor allem in den Verträgen die Leistungen eindeutig beschrieben werden. Vor allem aber sollten die über das ökonomische Maß hinausgehenden Leistungen festgelegt und von der öffentlichen Hand vergütet werden. Gerade hier ist Transparenz besonders wichtig.

#### 3.4. *Integration der einzelstaatlichen Eisenbahnsysteme*

##### 3.4.1. Interoperabilität<sup>(1)</sup> und Infrastruktur

3.4.1.1. Das Ziel einer Harmonisierung der technischen Normen im Bereich des rollenden Materials und der Infrastrukturen auf EU-Niveau, kann nur als Vorteil für den Eisenbahnverkehr gewertet werden. Bei der Beurteilung der über Jahre dauernden technischen Monopolstellung der jeweiligen Eisenbahngesellschaften, bei der Bestellung und Beurteilung des Eisenbahnmaterials, hat jedoch die Kommission vergessen, daß die einzelnen Gesellschaften größere Finanzmittel in die Forschung und Prüfung gesteckt haben. Diese Mittel müßten fortan von der Industrie selbst zu tragen sein.

3.4.1.2. Dies alles geschah sicherlich nicht im luftleeren Raum. Die Normen wurden im internationalen Bereich durch die UIC-Abkommen abgesichert, und die Regierungen sicherten ihren jeweiligen Industrien Märkte und Arbeitsplätze.

3.4.2. Den Willen zur Verknüpfung der einzelstaatlichen Verkehrsinfrastrukturen in transeuropäische Netze und die Ausdehnung des europäischen Eisenbahnverkehrssystems auf die herkömmlichen Bahnstrecken kann der WSA nur begrüßen. Allerdings stellt sich hier die Frage, ob diese Netze ein integraler Bestandteil des geplanten Netzes für den Güterverkehr werden oder ob es hierbei zu einer Neuorientierung kommen soll. Ein Konzept kann der WSA zum jetzigen Zeitpunkt nicht erkennen, sowie die Frage einer eventuellen Finanzierung. Die Infrastruktur und deren Kosten bedeuten eine gewaltige Hypothek. Sind hierbei die Mitgliedstaaten oder die EU insgesamt gefordert?

#### 3.5. *Sicherheit und Lärmbekämpfung*

3.5.1. Die Kommission kommt in Anlehnung an die vom Kommissar eingesetzten Beratergruppe zur Feststellung, daß es kein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen gibt in Sachen Sicherheit im Schienenverkehr. Das würde folglich zu der Gleichung führen: weniger Kosten bringen weniger Sicherheit. Da die Kosten für die Sicherheit auch Teile der externen Kosten sind und, einen sehr hohen Stellenwert in den Konten des Eisenbahnwesens aufweisen, hat ihren Gegenwert in der größeren Sicherheit für die Kunden. Ohne genaue Angaben über die Kostenwahrheit für den Hauptkonkurrenten Straße in diesem Bereich ist es für den WSA schwierig, Stellung zu beziehen. Bei den Kosten sollen sowohl diejenigen von den staatlichen wie auch von den lokalen Autoritäten getätigten Investitionen und Unterhaltsarbeiten in bezug auf die Signaltechnik, Überwachungssysteme, Parkanlagen, die der öffentlichen Macht usw., Berücksichtigung finden. Dies ergibt sicher ein ganz anderes Bild.

Bei allen wirtschaftlichen Überlegungen sollte man nicht vergessen, daß das Sicherheitsbewußtsein der Eisenbahn insgesamt über die Jahrzehnte geprägt wurde und dieses Konzept nicht nur über eine Gleichung in Frage gestellt werden kann.

3.5.2. Im Bereich des Neubaus oder der Ausdehnung von Verkehrsinfrastrukturen gibt es gemeinschaftliche Instrumente mit Auflagen über die stattzufindenden Beratungen bezüglich der allgemeinen Umweltbelastungen für alle Verkehre. Die Frage bleibt also offen, ob die Eisenbahn noch strengeren Auflagen (z. B. im Hinblick auf die Lärmbekämpfung) unterliegen soll als seine Konkurrenten. Wer soll für die Mehrkosten aufkommen?

#### 3.6. *Soziale Aspekte*

3.6.1. Ehe vom Einsetzen des europäischen Sozialfonds die Rede ist, sollten grundsätzliche Überlegungen angestellt werden. Ein systematischer Personalabbau kann so einfach nicht hingenommen werden. Abbau von Arbeitsplätzen bedeutet einerseits eine zusätzliche Verschärfung der allgemein schlechten Arbeitsmarktlage und insbesondere weniger Beschäftigte, welche die geplanten oder zu erwartenden Leistungen erbringen sollen. Modernisierungen auf dem neuesten Stand in den verschiedenen Bereichen und die Anwendung von neuen Technologien werden besser von der Belegschaft wahrgenommen.

3.6.2. Durch solche Maßnahmen wird das Arbeitsinstrument Eisenbahn leistungsfähiger, verbessert die Arbeitsabläufe und sichert damit auch die bestehenden Arbeitsplätze ab. Aber auch hängt hierbei alles vom Investitionswillen der Mitgliedstaaten ab. Auch das Personalproblem ist ein großer Teil der Erbschaft der Vergangenheit, es ist damit ein Bestandteil der Altlasten der Eisenbahngesellschaften, spricht der Staaten.

3.6.3. Die Kommission, respektive der Rat, sollte bei seinen Überlegungen die partnerschaftliche Diskussion mit dem Personal nicht hintan stellen. Verhandlungen

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 397 vom 31. 12. 1994, S. 8.

mit den nationalen Gewerkschaften wie auch auf der Ebene des europäischen paritätischen Ausschusses drängen sich auf.

#### 4. Maßnahmenzeitplan und Schlußfolgerungen

4.1. Ab dem Jahre 1968 hat die Europäische Gemeinschaft versucht, gemeinschaftliche Leitlinien für den Eisenbahnbereich umzusetzen. Dies führte zu der Herausgabe einer Anzahl von Empfehlungen, Entscheidungen, Richtlinien und Verordnungen. Diese mehr oder weniger rechtlich bindenden Instrumente haben aber nicht das erwünschte Ziel erreicht. In Unkenntnis der in Abständen vorgesehenen Berichterstattung seitens der Kommission an den Rat über die Durchführung der verschiedenen Rechtsinstrumente in den Mitgliedstaaten, ist es für den Wirtschafts- und Sozialausschuß schwierig nachzuvollziehen, wie sich diese Gemeinschaftsgrundsätze konkret auf die bestehende Eisenbahnpolitik ausgewirkt haben.

Wie dies bereits in Ziffer 2.3 hervorgehoben wird, müßte die dort angesprochene Analyse vorrangig in den Maßnahmenzeitplan aufgenommen werden.

4.2. Begrüßenswert sind die von der Kommission für 1997 und 1998 eingeplanten Untersuchungen, Berichte und Mitteilungen über die verschiedenen eisenbahnbezogenen Maßnahmen. Solche Initiativen kann des Wirtschafts- und Sozialausschuß nur unterstützen. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß bedauert aber, daß diese nicht schon in den letzten Jahren eingeleitet wurden und die Ergebnisse nicht schon heute vorliegen, dienen sie doch im Vorfeld von konkreten Vorschlägen einer Information die sich auf Tatsachen beruft und sie könnten auch als eine sachgerechte Basis für eine Strategie dienen.

4.3. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß möchte die Kommission aber darauf hinweisen, nicht zu voreilig mit Änderungen von Rechtsinstrumenten zu operieren, da die Datenvorgabe für die Umsetzung von verschiedenen Richtlinien die Mitte des Jahres 1997 und sogar Ende des Jahres 1999 vorsehen.

4.4. Die Durchführung der Richtlinien seitens der Mitgliedstaaten bildet die Voraussetzung für die Verwirklichung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur und der Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitszüge. Zwischen der Durchführung der Instrumente in den Mitgliedstaaten und den unerläßlichen Erfahrungswerten ist auch wieder ein Zeitabstand erforderlich.

4.5. Im Vorfeld von Änderungen der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft müßte die Kommission gewährleisten, daß eine eingehende Analyse und Bewertung der Tatbestände vorliegt. Aufgrund solcher Werte kann sich erst dann eine Änderung aufdrängen.

4.6. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß ist der Auffassung, daß die Rechtsgrundlage noch geklärt werden müßte, um die von der Kommission erstellten Leitlinien der Beurteilung zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten auch auf die Restrukturierung der Eisenbahn anzuwenden.

4.7. Zu den anderen geplanten Vorhaben der Kommission dürften die Bemerkungen in der Stellungnahme genügend Aufschluß geben.

4.8. Da der Wirtschafts- und Sozialausschuß den Handlungsbedarf als besonders dringend ansieht, möchte er nicht die eigentlich notwendige Überarbeitung des Weißbuchs empfehlen, erwartet aber, daß die Bemerkungen in dieser Stellungnahme zu den verschiedenen Vorhaben bei der Umsetzung des Weißbuchs und der „Strategie“ dringend berücksichtigt werden.

Brüssel, den 23. April 1997.

*Der Präsident*  
*des Wirtschafts- und Sozialausschusses*  
Tom JENKINS