

COTER-008

Brüssel, den 23. Oktober 2002

STELLUNGNAHME

des Ausschusses der Regionen

vom 10. Oktober 2002

zu den Vorlagen:

Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament:

"Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums"

(KOM(2002) 18 endg.)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates

über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung

(KOM(2002) 21 endg. – 2002/0022 (COD))

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates

zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates und der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems

(KOM(2002) 22 endg. – 2002/0023 (COD))

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates

zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

(KOM(2002) 25 endg. – 2002/0025 (COD))

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates

zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur

(KOM(2002) 23 endg. – 2002/0024 (COD))

Empfehlung für einen Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Kommission, die Bedingungen für den Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des

Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 auszuhandeln

(KOM(2002) 24 endg.)

Berichtersteller: Herr SOULAGE (F/SPE), Mitglied des Regionalrats Rhône-Alpes

Frau CLUCAS (UK/ELDR), Rat der Stadt Liverpool

Der Ausschuss der Regionen,

GESTÜTZT auf die Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament "*Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums*" (KOM(2002) 18 endg.);

GESTÜTZT auf die Vorschläge für Richtlinien betreffend die *Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft* (KOM(2002) 21 endg. – 2002/0022 (COD)), die *Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems* (KOM(2002) 22 endg. – 2002/0023 (COD)) und die Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur *Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft* (KOM(2002) 25 endg. – 2002/0025 (COD));

GESTÜTZT auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur *Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur* (KOM(2002) 23 endg. – 2002/0024 (COD));

GESTÜTZT auf die Empfehlung für einen Beschluss des Rates betreffend die *Aushandlung der Bedingungen für den Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)* (KOM(2002) 24 endg.);

AUFGRUND des Beschlusses der Kommission vom 24. Januar 2002 und des Beschlusses des Rates vom 21./22. Februar 2002, den Ausschuss der Regionen gemäß Artikel 265 Absatz 1 und Artikel 71 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft um Stellungnahme zu diesen Vorlagen zu ersuchen;

AUFGRUND des Beschlusses seines Präsidiums vom 6. Februar und 12. März 2002, die Fachkommission für Kohäsionspolitik mit der Erarbeitung dieser Stellungnahme zu beauftragen;

GESTÜTZT auf seine frühere Stellungnahme zu dem *Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems* (KOM(1999) 617 endg. - 1999/0252 (COD)) (CdR 94/2000 fin)¹;

GESTÜTZT auf seine frühere Stellungnahme zu dem Weißbuch "*Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*" (KOM(2001) 370 endg.) (CdR 54/2001 fin)²;

GESTÜTZT auf seine frühere Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die *Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems* (KOM(2002) 54 endg. – 2002/0038 (COD)) (CdR 103/2002 fin);

GESTÜTZT auf den von der Fachkommission für Kohäsionspolitik am 24. Juni 2002 angenommenen Entwurf einer Stellungnahme (CdR 97/2002 rev. 1) (Berichtersteller: Herr SOULAGE, F/SPE, Mitglied des Regionalrats Rhône-Alpes, und Frau CLUCAS, UK/ELDR, Rat

der Stadt Liverpool);

verabschiedete auf seiner 46. Plenartagung (Sitzung vom 10. Oktober 2002) folgende Stellungnahme:

*

* *

1. Allgemeine Bemerkungen

1. Der Ausschuss der Regionen begrüßt die Anstrengungen für die Förderung und Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums als einer unabdingbaren Voraussetzung für die stärkere Nutzung eines Verkehrsträgers, dem in einer nachhaltigen Verkehrspolitik in der Europäischen Union ein zentraler Platz zukommt, wie im Weißbuch betont wird.
2. Hinsichtlich der Überlegungen zur Dynamisierung des Eisenbahnverkehrsmarktes, die im zweiten Teil der Mitteilung "*Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums*" dargelegt werden, sieht der Ausschuss ebenso wie die Kommission die Notwendigkeit, das Qualitätsniveau der Leistungen von Bahnfrachtunternehmen zu verbessern, insbesondere durch stärker kundenorientierte Transportverträge, durch Anreize sowie durch Sanktionen für nicht erbrachte Qualität. Auch wenn Preis, Geschwindigkeit und Qualität die entscheidenden Parameter für die Steigerung der Attraktivität der Bahn sind, weist der Ausschuss doch nachdrücklich auf die Notwendigkeit eines Gesamtkonzeptes für alle Verkehrsträger hin, das einen kohärenten, alle Elemente berücksichtigenden Rahmen für die Organisation, Regulierung und Tarifierung des Frachtverkehrs bietet, mit dem vor allem die Attraktivität des Bahn-, Binnenschiffs- und Kurzstreckenseeverkehrs sowie des kombinierten Verkehrs gefördert wird.
3. Eine solche Ausrichtung muss die gesamte Verkehrskette vom Ausgangspunkt bis zum Ort der Endablieferung im Blick haben und der im Lauf der Transportstrecke durch multimodale Umschlag- und Endverteilplätze gebotenen Service-Qualität besonderes Augenmerk widmen, aber auch der Anbindung abgelegener Regionen an die großen Bahntrassen, der Beseitigung von Engpässen sowie den regionalen Belangen in hoch belasteten Transitkorridoren, z.B. in Berggebieten, städtischen Räumen und ökologisch sensiblen Gegenden Rechnung tragen.

Von besonderem Nutzen kann dabei die Schaffung interregionaler Kooperationen für jeden Korridor sein, die sich auf einheitliche Art und Weise und unter direkter Beteiligung der betroffenen Bevölkerung mit der Beseitigung der Engpässe befassen. Sie könnten unmittelbar für die Realisierung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen wie z.B. Eisenbahnachsen zuständig sein und außerdem alle weiteren Maßnahmen zur Verknüpfung der staatlichen Eisenbahnenunternehmen vorwegnehmen.

4. Wichtig ist jedoch, dass die vorrangige Vergabe von Bahntrassen für den Frachtfernverkehr einer doppelten Perspektive gerecht wird: dem Bemühen um eine Verringerung der Gesamtfahrzeiten der betroffenen Frachtdienste und der Erhöhung der Attraktivität der Personenschienenverkehrsdienste, insbesondere bei der Bedienung großer städtischer Ballungsräume. Die effiziente Nutzung der verfügbaren Trassen setzt eine Angleichung der Geschwindigkeiten zu dem Zweck voraus, alle Nichtfahrzeiten

- (z.B. Rangieren) zu reduzieren. In dieser Hinsicht unterstützt der Ausschuss die Priorität, die der Schaffung eines transeuropäischen Bahnfrachtnetzes als Teil eines integrierten Systems beigemessen wird, in dessen Mittelpunkt die Qualität der geleisteten Dienste steht.
5. Der Ausschuss stellt fest, dass der Anteil der Bahnfracht zurückgegangen ist, während gleichzeitig die Ansprüche der Frachtkunden an höhere Qualität, pünktlichere Lieferung usw. gestiegen sind. Nach Ansicht des Ausschusses sind Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der von den Schienenverkehrsunternehmen angebotenen Dienste von entscheidender Bedeutung; ohne solche flankierenden Maßnahmen wird der Bahnfrachtanteil weiter abnehmen.
 6. Die wichtigsten Forderungen aus der Sicht der durchquerten Gebiete – auch an eine stärker am Verkehrsmarkt beteiligte Bahn - sind die Verbesserung des Umweltverhaltens dieses Verkehrsträgers (Lärm und Luftverschmutzung) sowie ein hohes Sicherheitsniveau. Der Ausschuss wird sehr auf diese Aspekte achten, die die Anwohner und die umliegenden Gebietskörperschaften unmittelbar betreffen, und fördert die direkte Beteiligung dieser Gebietskörperschaften an interregionalen Kooperationen, die sich vor Ort mit diesen Fragen befassen.
 7. Im Bereich des internationalen Personenverkehrs stellt die Entwicklung von Hochgeschwindigkeitsdiensten zur Verbindung unter den Regionen aus Sicht einer nachhaltigen Entwicklung einen begrüßenswerten Schritt dar, muss jedoch im Rahmen eines Systems vonstatten gehen, das die Anbindung der Gebiete mit einem guten, auf die Fahrpläne abgestimmten Regionalangebot verbindet.
 8. Ebenso muss auch die Entwicklung grenzübergreifender Dienste gefördert werden, die einen beachtlichen Markt von Pendlern bedienen. Das Zustandekommen von Übereinkünften zwischen den betroffenen Regionen muss erleichtert werden, um ein hohes Qualitätsniveau und die Rentabilität dieser Dienste zu gewährleisten.
 9. Der Ausschuss begrüßt die Vorschläge für die gegenseitige Anerkennung der Ausbildung des Bahnpersonals, denn ohne sie wird sich seiner Überzeugung nach kein wirklich europaweites Eisenbahnsystem aufbauen lassen. Er kritisiert jedoch, dass Artikel 12 der vorgeschlagenen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit keine speziellen Bestimmungen betreffend die Sprachausbildung und Sprachkompetenz des in internationalen Verbindungen eingesetzten sicherheitsrelevanten und direkt im oder am Zug tätigen Personals enthält.
 10. Der Ausschuss fordert die Kommission auf, weitere Vorschläge für eine gezielte Sprachausbildung des in internationalen Zugverbindungen eingesetzten sicherheitsrelevanten und direkt im oder am Zug tätigen Personals und die Bescheinigung seiner Sprachkompetenz in den erforderlichen Sprachen zu machen.
 11. Der Ausschuss sieht ebenfalls die Notwendigkeit, stärker in die Eisenbahnen in der gesamten EU zu investieren, möchte jedoch betonen, dass bei solchen Investitionen der wirtschaftliche, soziale und territoriale Zusammenhalt im Auge behalten werden muss. Für den Ausschuss ist wichtig, dass die Entwicklung der Bahninfrastruktur in der Gemeinschaft - unter Beachtung des EU-Wettbewerbsrechts und der Vorschriften über staatliche Beihilfen - insbesondere weniger entwickelten Regionen und Randregionen zugute kommt. Investitionen, die auf eine weitere Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung in den europäischen Kerngebieten hinauslaufen, wären für den Ausschuss nicht akzeptabel.

12. Hochwertige Bahndienste sind nach Ansicht des Ausschusses auch für den Schutz der Umwelt wichtig, insbesondere in Berggebieten und anderen, landschaftlich reizvollen Gegenden. Er fordert die Kommission auf, Vorschläge für die Infrastrukturtarifierung sowohl für die Schiene als auch die Straße auszuarbeiten, die der Umweltwirkung des jeweiligen Verkehrsträgers angemessen gerecht werden, um Lärm und andere, durch den Verkehr verursachte Umweltbeeinträchtigungen insgesamt zu verringern, und die eine Elektrifizierung von Trassen in ökosensiblen Regionen begünstigen, so dass ein möglichst großer Teil des durch diese Gebiete fließenden Verkehrs mit Elektroloks erfolgen kann.
13. An die Vorschläge zur Infrastrukturfinanzierung richtet der Ausschuss aber auch die Erwartung, dass die Auswirkungen unterschiedlicher Benutzungsgebühren auf die Verkehrspreise und damit auf den Wettbewerb der europäischen Standorte sorgfältig ermittelt werden und schnellstmöglich ein geeigneter Rahmen für territorial faire Wettbewerbsbedingungen geschaffen wird.

2. Bemerkungen zu den einzelnen Vorlagen

1. Eisenbahnsicherheit

1. Der Ausschuss der Regionen unterstützt alle Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf europäischen Schienen. Er ist jedoch der Meinung, dass am Ende solcher Bemühungen nicht einfach nur Mindeststandards stehen dürfen, die alle Mitgliedstaaten zu akzeptieren bereit sind. Er spricht sich nachdrücklich für eine Verbesserung der Sicherheitsstandards und ein anspruchsvolles Sicherheitsdenken aus, um sicherzustellen, dass die Bürger und die KMU Vertrauen in die Bahnsysteme in der EU haben können.
2. Der Ausschuss sieht ebenfalls die Notwendigkeit einer Harmonisierung von Sicherheitsvorschriften in der gesamten Europäischen Union im Hinblick auf die schrittweise Öffnung der Eisenbahnnetze für eine Vielzahl von Eisenbahnunternehmen für internationale Frachtdienste.
3. Die Festlegung gemeinsamer Normen, eine klare Verteilung der Kompetenzen und Verantwortlichkeiten der Mitgliedstaaten, der Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen sowie Klarheit über das Anforderungsniveau und die Eignung der Betreiber sind unabdingbare Voraussetzungen für die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus dieses Transportmittels.
4. Die Einrichtung von Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten mit Regelungs- und Überwachungsaufgaben sowie ihre Koordinierung auf europäischer Ebene gehen in die richtige Richtung. Sicher ist die Schaffung einer einheitlichen, gemeinschaftlichen Sicherheitsbescheinigung langfristig das anzustrebende Ziel; in dieser Übergangsphase kommt es jedoch darauf an, dass die nationalen Sicherheitsbescheinigungen auf der Ebene der einzelnen Mitgliedstaaten die Einhaltung der nationalen Betriebsvorschriften, die Konformität des rollenden Materials sowie die Kompetenz der zertifizierten Personals garantieren.
5. Der Ausschuss möchte die Kommission auf die Probleme für die Sicherheit, die negativen Wirkungen für die Fahrgäste und den Mangel an klarer Verantwortlichkeit aufmerksam machen, die sich aus der Privatisierung und der anschließenden Fragmentierung des Schienenverkehrssektors ergeben können, wie in jüngster Zeit im Vereinigten Königreich zu beobachten ist.

6. Zum Schutz der durchfahrenen Gebiete und der Bevölkerung dringt der Ausschuss darauf, dass die Gebietskörperschaften als die für die örtliche Verkehrs- und Raumordnungspolitik zuständige Ebene voll an der Festlegung gemeinsamer Sicherheitsziele (common safety targets, CST) beteiligt werden, soweit es um die Bedrohung der Anwohner durch mit dem Güterschienenverkehr verbundene Risiken geht, insbesondere bei der Durchquerung sensibler oder dicht bevölkerter Gebiete oder bei Teilen des Streckennetzes mit hohem Reisezugverkehrsaufkommen.
7. Der Ausschuss begrüßt den in Abschnitt 5 der Sicherheitsrichtlinie enthaltenen Vorschlag für die unabhängige Untersuchung von Unfällen und Störungen im Eisenbahnverkehr. Er stimmt voll und ganz damit überein, dass solche Untersuchungen keine Vermutung der Schuld oder Haftung beinhalten sollen.
8. Der Ausschuss vertritt nachdrücklich die Auffassung, dass die sachliche Untersuchung eines Unfalls nicht durch gerichtliche Verfahren behindert oder verzögert werden darf; es muss sichergestellt sein, dass in der Sachuntersuchung aufgeworfene Sicherheitsfragen erörtert und daraus resultierende Empfehlungen so schnell, wie es vernünftig und praktikabel ist, umgesetzt werden können. Der Ausschuss ist der Ansicht, dass es eigentlich zwei separate Stränge geben muss: die sachliche Untersuchung der Unfallursache, die in entsprechende Empfehlungen zur Verhütung oder Milderung künftiger Zwischenfälle münden muss, und nötigenfalls ein gerichtliches Verfahren zur Zuweisung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit.
9. Daher sollte bei der Ausarbeitung der CST und der gemeinsamen Sicherheitsverfahren (common safety methods, CSM) in Bezug auf die "gesellschaftlichen Risiken" klargestellt werden, dass die Gebietskörperschaften an der Festlegung der nationalen Ziele und Verfahren, für die die nationalen Sicherheitsbehörden zuständig sind, beteiligt werden.
10. Darüber hinaus muss in der geplanten Richtlinie eindeutig festgelegt werden, dass die betroffenen Gebietskörperschaften (in gleichem Maße wie die anderen genannten Akteure) Adressaten der Information über die Untersuchungen und deren Ergebnisse sein müssen. Desgleichen muss es ihnen auf Wunsch ermöglicht werden, sich an den im Rahmen solcher Untersuchungen durchzuführenden Arbeiten zu beteiligen.

2. Interoperabilität der Bahnnetze

1. Der Ausschuss der Regionen stimmt der Aussage zu, dass die mangelnde Interoperabilität der Eisenbahnen in der EU ein großes Hemmnis für die weitere Entwicklung eines wirklich europäischen Bahnsystems ist. Die Bestimmungen über die gegenseitige Sicherheitszertifizierung des rollenden Materials werden begrüßt, ebenso wie der gegenwärtige Trend zum Erwerb standardisierter Ausführungen beim rollenden Material, die grenzübergreifend eingesetzt werden können, sofern Lastbegrenzungen und Spurweiten dies zulassen. Solange die Annahme der verschiedenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) noch aussteht, muss in erster Linie auf Verfahren für die gegenseitige Anerkennung unter den Mitgliedstaaten gesetzt werden, um Störungen zu vermeiden, die sich nachteilig auf die Verkehrssicherheit auswirken können, insbesondere bei Mischverkehr (Personen und Güter).
2. Der Ausschuss ist erfreut über die gegenwärtigen Bemühungen, proaktiv mit

den Beitrittsländern und mit Drittstaaten zusammenzuarbeiten, um die Interoperabilität zu verwirklichen.

3. Der Ausschuss ist mit den vorgeschlagenen Leitlinien für die Festlegung der TSI sowie mit der Festsetzung einer Regelung für die Eintragung des rollenden Materials und der Schaffung eines Infrastruktur- und Fahrzeugregisters einverstanden, weil sie wichtige Elemente für mehr Transparenz sind.
4. Außerdem ist der Ausschuss überzeugt, dass die Annahme der TSI zur Angleichung des Fahrzeugangebots beitragen wird mit der Folge, dass es eine größere Auswahl an Lieferbetrieben und größere Serienstückzahlen geben wird. Dies wird sicher geringere Preise für das rollende Material begünstigen und damit auch zu einer höheren Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors beitragen.
5. Er kritisiert jedoch das Fehlen eines klaren, realistischen Zeitplans für die Annahme und Umsetzung der TSI, vor allem im Hinblick auf eine Ausweitung der TSI auf das gesamte konventionelle Bahnnetz. So sieht Artikel 2 des Entwurfs der Richtlinie über die Interoperabilität die Änderung von Artikel 1 der Richtlinie 2001/16/EG durch die Anfügung eines Absatzes vor, der die Ausweitung des Anwendungsbereiches ab dem 1. Januar 2008 festlegt.
6. Die Gebietskörperschaften sind oftmals an der Finanzierung der Infrastruktur und des rollenden Materials auch auf dem konventionellen Streckennetz beteiligt. Daher müssen die Kosten für die Verwirklichung der Konformität sowohl auf der Ebene der Interoperabilität als auch der Sicherheit bekannt sein. Besonders wichtig ist, dass diese finanzielle Belastung nicht die zuvor festgelegten Prioritäten beeinträchtigt, insbesondere bei der Beseitigung von Engpässen sowie bei der Anbindung von Randgebieten an das transeuropäische Güterverkehrsnetz. Der Ausschuss spricht sich für die vorherige Durchführung einer Analyse der finanziellen Auswirkungen einer derartigen Ausweitung auf das konventionelle Netz aus, so dass realistische Prioritäten für eine allgemeine Interoperabilität aufgestellt werden können. Man muss sich darüber im Klaren sein, dass die Anwendung der TSI aufgrund der Mischnutzung der Bahnnetze ebenso sehr den nationalen wie den regionalen Reiseverkehr betrifft und daher eine Anpassung des jeweiligen rollenden Materials notwendig macht.
7. Auch wenn der Richtlinienentwurf vorsieht, dass die Berücksichtigung der TSI vorerst nur neue Infrastrukturbauten (aber auch Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten) und die Anschaffung neuen Materials betrifft, wird es erst dann zu einer wirklichen Öffnung des konventionellen Netzes kommen, wenn die Konformität der Fahrwege und des rollenden Materials hergestellt ist. Angesichts des gegenwärtigen Erneuerungs- und Arbeitstempos erscheint die vorgeschlagene Beschleunigung des im ersten Eisenbahnpaket aufgestellten Zeitplans als unangebracht.
8. Die Annahme der TSI ist daher eine Vorbedingung dafür, dass die Anpassung des rollenden Materials (oder bei älteren Ausführungen deren Ersetzung) in Konformität mit den neuen Interoperabilitätsregeln erfolgt. Außerdem muss für die Erreichung der Konformität ein angemessener Zeitraum – etwa fünf Jahre – für die Planung der erforderlichen Investitionen vorgesehen werden, die für einige Regionen eine besonders starke Belastung darstellen können.

3. Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur

1. Der Ausschuss der Regionen begrüßt die geplante Einrichtung einer Fachagentur, die die Kommission und die Mitgliedstaaten bei der Harmonisierung der Bestimmungen über die Sicherheit und die Interoperabilität der Netze im Hinblick auf die Schaffung eines wirklich integrierten europäischen Eisenbahnraums unterstützen soll.
 2. Dazu muss jedoch sichergestellt sein, dass die für die Agentur vorgesehenen Mittel ihrer Aufgabenstellung gerecht werden und dass die Untersuchungsbefugnisse, die sie erhalten soll, mit dem nationalen Recht der einzelnen Mitgliedstaaten vereinbar sind.
 3. Der Ausschuss empfiehlt, der Europäische Eisenbahnagentur u.a. die Aufgabe zu geben, darüber zu wachen, dass die Liberalisierung nicht zu einer Verringerung der Ausgaben für die Sicherheit oder der Investitionen in die feste Infrastruktur des Streckennetzes führt und so durchgeführt wird, dass den Fahrgästen und Frachtkunden alle Netzvorteile erhalten bleiben.
 4. Mit Besorgnis weist der Ausschuss darauf hin, dass der Frachtverkehr durch den Ärmelkanaltunnel unter dem Unvermögen der französischen und britischen Regierung leidet, Asylsuchende von dem Versuch abzuhalten, durch den Kanaltunnel nach Großbritannien zu gelangen, was zu einem erheblichen Rückgang der Zahl der Frachtdienste durch den Kanaltunnel geführt hat.
 5. Angesichts der zu erwartenden Zunahme der Zahl der Asylsuchenden und der größeren Mobilität von Arbeitskräften aus EU-Mitgliedstaaten sollte nach Ansicht des Ausschusses die Zweckmäßigkeit einer internationalen Expertengruppe erwogen werden, die möglicherweise innerhalb der vorgeschlagenen Europäischen Eisenbahnagentur angesiedelt wird und Sicherheitsfragen und Möglichkeiten des gemeinsamen polizeilichen Vorgehens für das gesamte europäische Bahnsystem prüft, wie es in der Luftfahrt bereits geschieht.
 6. Der Ausschuss ersucht die Kommission um weitere Vorschläge zur Rolle der vorgeschlagenen Europäischen Eisenbahnagentur bei unabhängigen Untersuchungen schwerer und tödlicher Unfälle im Hinblick darauf, dass eine gemeinsame Datenbank mit Empfehlungen auf europäischer Ebene aufgebaut wird. Außerdem würde der Ausschuss weitere Vorschläge der Kommission zu der Frage begrüßen, ob Empfehlungen aus unabhängigen Untersuchungen unionsweit umzusetzen sind.
4. **Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)**
1. Der Ausschuss der Regionen begrüßt die Empfehlung für einen Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Kommission, die Bedingungen für den Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) auszuhandeln, wiewohl der Beitritt noch unter dem Vorbehalt des Inkrafttretens des Protokolls von Vilnius steht.
5. **Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft**
1. Der Ausschuss der Regionen nimmt den Wunsch der Kommission und des Europäischen Parlaments zur Kenntnis, den Prozess der Öffnung des

Bahnfrachtmarktes einschließlich der nationalen Märkte für das gesamte konventionelle Netz zu beschleunigen, was den bei der Annahme des ersten Eisenbahnpakets ausgehandelten Zeitplan in Frage stellen würde, und ein transeuropäisches internationales Güterverkehrsnetz zu definieren, noch bevor die vorgesehene Bewertung der Wirkungen dieser ersten großen Reform vorgenommen wurde und die Umsetzung der Richtlinien von 2001 in nationales Recht abgeschlossen ist.

2. Der Ausschuss hält eine Änderung der zuvor festgelegten Prioritäten nicht für dringlich, die zum einen die Länder, die dies wünschen und in denen die Netze rasch TSI-konform gemacht werden können, nicht an einer Öffnung des Bahnfrachtmarktes hindern und zum anderen eine realistische Anpassungsfrist für die in einigen Staaten historisch gewachsenen Betreiber zulassen. Die im ersten Eisenbahnpaket festgelegte Regelung erlaubt es jedem Mitgliedstaat, die Öffnung seines nationalen Bahnfrachtmarktes in Abhängigkeit von seiner innerstaatlichen Situation und den Aussichten für die weitere Entwicklung der Bahnfracht zu beschließen. Eine verfrühte Öffnung der nationalen Märkte kann in einigen Fällen die finanzielle Lage der historisch gewachsenen Betreiber, die sich in einer tief greifenden Umstrukturierung befinden, verschlimmern - mit negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung.
3. Der Ausschuss weist darauf hin, dass die Förderung des Bahnfrachtverkehrs als Teil eines umfassenden Konzepts zu sehen ist, bei dem verschiedene Maßnahmen – insbesondere die im Programm "Marco Polo" vorgesehenen - ineinander greifen müssen, sei es die Erhebung von Entgelten für die Nutzung der Straßen- und Schieneninfrastruktur, die Vereinheitlichung und Einhaltung der Sozialgesetzgebung, die Verwirklichung der Interoperabilität und der Vereinbarung gemeinsamer Sicherheitsbestimmungen oder die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und schlechten Anbindungen von Randgebieten. Eine verfrühte generelle Öffnung der nationalen Frachtmärkte unter Außerachtlassung der anderen, gerade genannten Bedingungen ist nicht dazu angetan, die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber anderen Verkehrsmitteln zu verbessern, und könnte zu einer Entwicklung führen, bei der die historisch gewachsenen Betreiber in den gewinnträchtigsten Märkten von neuen Betreibern verdrängt und dadurch geschwächt werden, auch wenn dabei einige positive Aspekte nicht zu verkennen sind (Aufkommen kleiner, örtlicher Betreiber auf regionaler Ebene). Außerdem könnte diese Entwicklung den Zugang der am meisten benachteiligten Gebiete zu leistungsfähigen Diensten noch weiter erschweren.
4. Der Ausschuss spricht sich daher gegen eine Änderung des bei der Annahme des ersten Eisenbahnpakets festgelegten Zeitplans aus und hält es für besser, sich stärker der Verwirklichung des transeuropäischen internationalen Frachtnetzes in der ursprünglich festgelegten Form zu widmen.
5. Der Ausschuss hält es für sinnvoller, den Zeitplan für die Umsetzung dieser Richtlinie gemäß den ursprünglichen Bestimmungen beizubehalten, d.h. sie unter den Vorbehalt der Annahme des Berichts der Kommission über die Bewertung der Durchführung der vorherigen Richtlinien zu stellen (der gemäß Artikel 14 der Richtlinie 91/440/EG bis zum 15. März 2005 vorliegen muss).

3. **Empfohlene Änderungen**

Aus diesen Gründen schlägt der Ausschuss der Regionen folgende Änderungen vor:

1. **am Entwurf einer Richtlinie betreffend die Eisenbahnsicherheit**

1. An Artikel 4 Absatz 1 folgendes anfügen:

" Bei der Ausarbeitung der nationalen Sicherheitsstimmungen zur Abwendung gesellschaftlicher Risiken werden die betroffenen Gebietskörperschaften in die Festlegung der Ziele und Verfahren, für die die nationalen Sicherheitsbehörden zuständig sind, einbezogen."

2. Artikel 12 Absatz 1 wie folgt ändern:

*" Zugführer, **sicherheitsrelevantes Personal** und Zugbedienstete, die ..."*

3. Artikel 12 Absatz 2 (erster und zweiter Satz) wie folgt ändern:

*" Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Eisenbahnunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen, fairen und diskriminierungsfreien Zugang zu Schulungsmöglichkeiten für Zugführer, **sicherheitsrelevantes Personal** und Zugbegleitpersonal erhalten, sofern ..."*

und

*" Die angebotenen Schulungen vermitteln die erforderlichen Streckenkenntnisse und behandeln Betriebsvorschriften, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie die für die betreffenden Strecken geltenden **Sicherheitsmaßnahmen** und Notfallverfahren **und die dort relevanten Sprachen.**"*

4. Artikel 21 Absatz 3 wie folgt ändern:

*" 3. Die Untersuchung wird so offen wie möglich gestaltet; wobei alle Beteiligten sich äußern können und Ergebnisse zugänglich gemacht werden. Der betroffene Fahrwegbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die Sicherheitsbehörde, **die betroffenen Gebietskörperschaften**, Opfer und ihre Angehörigen, Besitzer beschädigten Eigentums, Hersteller, beteiligte Rettungsdienste sowie Vertreter von Personal und Benutzern werden über die Untersuchung und die Ergebnisse unterrichtet und erhalten nach Möglichkeit Gelegenheit, an den Arbeiten mitzuwirken."*

2. **am Entwurf einer Richtlinie über die Interoperabilität**

1. Artikel 2 Absatz 2 wie folgt ändern:

" Dem Artikel 1 wird folgender Absatz 3 angefügt:

' 3. Fünf Jahre nach der Annahme aller TSI, spätestens aber am 1. Januar 2010 wird der

Anwendungsbereich dieser Richtlinie auf das gesamte Eisenbahnsystem mit Ausnahme der Infrastrukturen und Fahrzeuge ausgeweitet, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden und vom übrigen Eisenbahnsystem abgeschnitten sind."

3. am Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie 91/440

1. Artikel 2 Absatz 1 wie folgt ändern:

*" Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie **spätestens achtzehn Monate nach der Annahme des Berichts der Kommission über die Bewertung der Durchführung der vorherigen Richtlinien gemäß Artikel 14 der Richtlinie 91/440/EG** nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon."*

Brüssel, den 10. Oktober 2002

Der Präsident

Der Generalsekretär

des Ausschusses der Regionen

des Ausschusses der Regionen

Albert BORE

Vincenzo FALCONE

¹ ABl. C 317 vom 6.11.2000, S. 22.

² ABl. C 107 vom 3.5.2002, S. 51.

--

CdR 97/2002 fin (EN) HB/ws

CdR 97/2002 fin (EN) HB/ws