TEN/111
TEN/112
TEN/113
TEN/114
"2. Eisenbahnpaket"

Brüssel, den 19. September 2002

**STELLUNGNAHME**
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
zu folgenden Vorlagen:

- **"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 Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur"**
  KOM (2002) 23 endg. – 2002/0024 (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)

———————

Der Rat beschloss am 21. bzw. am 22. Februar 2002, den Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 71 Absatz 1 und 156 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgenden Vorlagen zu ersuchen:

- *"Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie (EG) Nr. 95/18 des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie (EG) Nr. 2001/14 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 (EG) Nr. 96/48 des Rates und der Richtlinie (EG) Nr. 2001/16 über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems"*
  KOM(2002) 22 endg. – 2002/0023 (COD)
- *"Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur"*
  KOM(2002) 23 endg. – 2002/0024 (COD)
- *"Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie (EWG) Nr. 91/440 des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft"* KOM(2002) 25 endg. – 2002/0025 (COD)[1].

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 2. September 2002 an. Berichterstatter war **Herr KONZ**.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 393. Plenartagung am 18./19. September 2002 (Sitzung vom 19. September) mit 118 Stimmen gegen 8 Stimmen bei 12 Enthaltungen folgende Stellungnahme:

*

* *

## 1. Einleitung

1.1 Das **Europäische Parlament** hatte sich bereits in seiner Resolution zum Weißbuch „Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft“ vom 13. Januar 1998 für eine Aufwertung der Eisenbahnen zu einem prioritären Transportmittel und für eine schrittweise

---

1 Das von der Kommission zur Beschlussfassung vorgelegte "2. Eisenbahnpaket" umfasst außerdem

a) eine Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Europäische Parlament mit dem Titel "Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums" (KOM(2002) 18 endg.) und

b) eine Empfehlung der Kommission für einen Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Kommission, die Bedingungen für den Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (KOM(2002) 24 endg.) auszuhandeln,

die der EWSA aufgrund ihrer Wichtigkeit in seiner Stellungnahme berücksichtigt hat.

Liberalisierung des Zugangs zur europäischen Eisenbahninfrastruktur **unter der Bedingung sozialer Begleitmaßnahmen** ausgesprochen.

1.2 Der **Europäische Rat** seinerseits hatte sich in Stockholm und in Göteborg als vorrangiges Ziel gesteckt, die Reform des europäischen Eisenbahnsektors durch Ausarbeitung eines 2. Maßnahmenpakets bis Ende 2001 fortzusetzen.

1.3 Im Weißbuch der **Kommission** vom 12. September 2001[2] wurde der Kurs vorgegeben. In der von der Kommission vorgeschlagenen Strategie zur Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen den Verkehrsträgern spielt die Revitalisierung des Eisenbahnsektors eine wesentliche Rolle.

1.4 Für die Kommission erfolgt, trotz zahlreicher positiver Erfahrungen, neuer Initiativen am Markt und der Umstrukturierung der alteingesessenen Eisenbahnunternehmen in mehreren Mitgliedstaaten, der Wandel für das, was auf dem Spiel steht, nicht schnell genug. Sie erinnert daran, dass der Anteil der Schiene im Güterverkehr über Land von 35% im Jahre 1970 auf 14% gefallen ist.

1.5 Voraussetzung für weitere Initiativen ist die Umsetzung in innerstaatliches Recht (letzter Termin: 15. März 2003) des 1. Eisenbahnpakets, auch Infrastrukturpaket genannt, begreifend die Richtlinien 2001/12, 13 u. 14/EG[3]. Diese Richtlinien stellen klar, welche Rolle und welche Verantwortung den jeweiligen Beteiligten im Eisenbahnsektor zukommen:

a) den Eisenbahnunternehmen fällt die Aufgabe der Beförderung von Personen und Gütern mittels Zügen zu;
b) den Fahrwegbetreibern fällt die Aufgabe zu, die Infrastruktur zu bauen, instand zu halten und den Zugbetrieb mit der größtmöglichen Sicherheit zu gewährleisten, sowie den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu klar definierten, nicht diskriminierenden und angemessenen Bedingungen an a) zu gewähren;
c) den Aufsichtsorganen fällt die Aufgabe zu, eventuelle Streitigkeiten zwischen a) und b) zu schlichten.

Die Beziehungen zwischen diesen drei Akteuren müssen Bestandteil eines Rechtsrahmens sein, der die Transparenz der den Betreibern gelieferten Informationen, die Rechtssicherheit in den vertraglichen Beziehungen und die Neutralität bei den grundlegenden Aufgaben:

a) Erteilung von Eisenbahngenehmigungen,
b) Zuweisung von Infrastrukturkapazitäten und
c) Infrastrukturtarifierung

---

2 KOM (2001) 370 endg.

3 ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1, 26, 51 – WSA-Stellungnahme ABl. C 209 vom 22.7.1999, S. 22.

sicherstellt.

1.6 In dieses Regelwerk ist die Richtlinie 2001/16/EG[4] über die Interoperabilität auf dem konventionellen Eisenbahnnetz zu integrieren.

1.7 **Nach Auffassung der Kommission müssen die Probleme des Eisenbahnsektors**, „der noch allzu sehr am Konservatismus und Protektionismus eines anderen Jahrhunderts leidet" (der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr wird noch immer überwiegend nach konventionellem Muster abgewickelt, nämlich durch nationale Betreiber, die ihre Züge und Zuständigkeiten an den Grenzübergängen übergeben), **zügiger angegangen werden mit dem Ziel, „einen integrierten europäischen Eisenbahnraum" zu schaffen.**

1.8 Um dieses Ziel schnellstmöglich zu erreichen und den Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs durchzusetzen, schlägt die Kommission vor, **dass alle in der EU ansässigen und zugelassenen Eisenbahnunternehmen in allen Mitgliedstaaten Zugang erhalten zum Eisenbahnnetz sowohl für inländische** (d.h. für regelmäßige Verkehrsdienste im Inland durch ausländische Eisenbahnunternehmen einschließlich der Kabotagemöglichkeit: gelegentliche Verkehrsdienste im Inland bei gleichzeitigen grenzüberschreitenden Dienstleistungen) **wie für grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste**.

1.9 Als Voraussetzung hierzu will die Kommission die Bedingungen schaffen, damit

a) der **Sicherheitsstandard** im europäischen Eisenbahnverkehr aufrecht erhalten bleibt, da dieser generell sehr hoch ist, insbesondere im Vergleich zum wichtigsten Konkurrenten: dem Straßentransport;
b) die **Interoperabilität** zügiger voran getrieben wird, da die ungenügende Interoperabilität des europäischen Eisenbahnnetzes neben den Infrastrukturengpässen eines der größten Hindernisse für europaweite Eisenbahndienstleistungen ist;
c) ein **integrierter europäischer Eisenbahnraum** geschaffen wird.

1.10 Zu diesem Zweck unterbreitete die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament **gleich 5 Vorschläge** in Form von Rechtsetzungsmaßnahmen, die als Einzelmaßnahmen unter sich verknüpft ein Ganzes bilden und als **2. Eisenbahnpaket** auf den Instanzenweg gebracht wurden. Hiermit sollen Unzulänglichkeiten der rechtlichen und technischen Grundlage beseitigt werden.

## 2. Allgemeine Bemerkungen

2.1 Zehn Monate nach Inkrafttreten des 1. Eisenbahnpakets, dem „Infrastrukturpaket", legt die Kommission ein 2. Maßnahmenpaket vor.

---

4 ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1- WSA-Stellungnahme ABl.. C 204 vom 18.7.2000, S. 13.

2.2 Die Kommission nennt in der die Rechtstexte begleitenden Mitteilung „Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums“ (KOM (2002) 18 endg.) drei notwendige Bereiche für die Revitalisierung des Eisenbahnsektors:

a) faire Preise für alle Verkehrsträger für die Benutzung der Infrastruktur;
b) Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes unter Bevorzugung der Schiene und Beseitigung der Engpässe im europäischen Eisenbahnnetz;
c) Vervollständigung des Rechtsrahmens.

2.3 Der EWSA macht außerdem auf die zentrale Bedeutung einer Vereinheitlichung der Arbeits- und Sozialvorschriften als Faktor für einen ausgewogenen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße resp. Binnenschifffahrt aufmerksam.

Auch wenn sich hier nach der Verabschiedung der Richtlinien 2000/34/EG und 2002/15/EG, die spätestens am 1. August 2003 resp. am 23. März 2005 in nationales Recht umgesetzt sein müssen, einige Fortschritte abzeichnen, werden für die Fernfahrer und die Binnenschiffer immer noch überlange Arbeitszeiten und ungenügende Ruhezeiten zum Arbeitsalltag gehören.

Darüber hinaus ist der EWSA der Ansicht, dass die Durchsetzung der Arbeits- und Sozialvorschriften durch entsprechende Kontrollen und Sanktionen bei Nichteinhaltung gefördert und vereinheitlicht werden muss.

Bereits in einer Initiativstellungnahme vom 25. Februar 1987[5] hatte der EWSA die Forderung nach einer "Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Bereich der Arbeitszeitregelungen für die einzelnen Verkehrsträger" erhoben.

2.4 Das jetzt von der Kommission vorgelegte 2. Eisenbahnpaket beschäftigt sich exklusiv mit dem dritten Aspekt, der „Vervollständigung des Rechtsrahmens“. In der Mitteilung der Kommission wird bereits die Vorlage eines 3. Pakets angekündigt.

2.5 Das 2. Paket enthält nach Auffassung der Kommission eine Reihe **dringlich erforderlicher Maßnahmen,** um die im 1. Paket, dem „Infrastrukturpaket“, beschlossene Marktöffnung für den internationalen Güterverkehr auf der Schiene zu begleiten.

Wohl die wichtigste der vorgeschlagenen Maßnahmen, die Richtlinie über die **Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft**, dient der Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsniveaus im Eisenbahnsektor.

2.6 Es ist ebenfalls klar, dass ein europäischer Eisenbahnbinnenmarkt ein theoretisches Konzept bleibt, solange die **Interoperabilität des europäischen Eisenbahnnetzes** nicht verwirklicht ist. Es ist zu begrüßen, dass mit der Anpassung der Hochgeschwindigkeitsrichtlinie (Richtlinie

5 Initiativstellungnahme "Bilanz und Perspektiven einer gemeinsamen Eisenbahnpolitik" ABl. C 105 vom 21.4.1987, S. 13.

96/48/EG[6]) an die Richtlinie zur Interoperabilität auf dem konventionellen Eisenbahnnetz (Richtlinie 2001/16/EG) hinsichtlich der Berücksichtigung der Qualifikationen des Personals, der Sicherheit, der Hygiene und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten inklusive der Konsultation der Sozialpartner anerkannt wird. Auch wird anerkannt, dass die Interoperabilität nicht nur technische Systeme berührt, sondern auch das Personal, das in dem und mit dem System arbeitet. Die Definition notwendiger Qualifikationen ist dabei nur ein Aspekt der Interoperabilität des Personals. Diese Vorgehensweise steht in voller Übereinstimmung mit dem vom Europäischen Rat von Lissabon eingeleiteten Prozess einer umfassenden Beteiligung der europäischen Sozialpartner auf allen Ebenen.

2.7 Eine **Europäische Eisenbahnagentur** ist ein hilfreiches Instrument, um sowohl die Sicherheit im Eisenbahnsektor wie die Verwirklichung der Interoperabilität zu begleiten und zu unterstützen. Sie darf aber nicht zu einer neuen Bürokratie führen, die eher Hindernisse aufbaut als unterstützend zu wirken. Sie ist ebenfalls nur dann wirkungsvoll, wenn **alle** Akteure berücksichtigt werden.

2.8 Die vorgeschlagene erneute **Änderung der Verordnung 91/440/EWG**[7] wirft zu diesem Zeitpunkt jedoch die Frage auf nach dem Sinn einer Beschleunigung der Marktöffnung für den Güterverkehr auf dem europäischen Eisenbahnnetz. **Ab dem 15. März 2003** wird der Marktzugang für den internationalen Eisenbahngüterverkehr **auf dem Transeuropäischen Netz für den Schienengüterverkehr (TERFN)**, das die wichtigsten internationalen Schienenverkehrsverbindungen einschließlich der Zubringerstrecken zu den Häfen umfasst, offen sein. Somit werden in den nächsten 6 Monaten 50.000 km, das sind immerhin **80%** des gesamten EU-Schienennetzes, freigegeben.

**Ab dem 15. März 2008** ist für den internationalen Gütertransport der freie und nicht diskriminierende Zugang zum gesamten europäischen Eisenbahnnetz beschlossene Sache.

2.9 Die mit dem „Infrastrukturpaket“ beschlossene Marktöffnung ist das Ergebnis einer mühsamen Kompromissfindung zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament. Bereits im Rahmen dieser Diskussionen wurde klar, dass Kapazitätsengpässe und ein hoher Investitionsbedarf zur Herstellung der technischen Interoperabilität reale Hindernisse darstellen. Auch war gewusst, dass weitere Maßnahmen in Sachen Sicherheit im Eisenbahnverkehr und in Sachen **Interoperabilität des Personals** getroffen werden müssten.

2.10 Diesbezüglich sollten nach Dafürhalten des EWSA vorerst Erfahrungen gesammelt werden mit der Umsetzung der beschlossenen Liberalisierungsmaßnahmen, die erst am 15. März 2001 in Kraft getreten sind und bis zum 15. März 2003 in innerstaatliches Recht umgesetzt werden müssen. Gerade die jetzt von der Kommission in der „Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft“ (KOM(2002) 21 endg.) gemachten Vorschläge erfordern eine Reihe von Neuzuordnungen von

---

6 ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6 - WSA-Stellungnahme ABl. C 397 vom 31.12.1994, S. 8.

7 ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25 - WSA-Stellungnahme ABl. C 225 vom 10.9.1990, S. 27.

Kompetenzen und Verantwortlichkeiten sowie die Einrichtung neuer Behörden und zuständigen Stellen, die umgehend eingerichtet werden und funktionieren müssen.

2.11 Ferner sind die weiteren in der Mitteilung der Kommission genannten Voraussetzungen für einen liberalisierten Eisenbahnbinnenmarkt: faire Preise für alle Verkehrsträger für die Benutzung der Infrastruktur, der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes unter Bevorzugung der Schiene und die Beseitigung der Engpässe im europäischen Eisenbahnnetz sowie die Vervollständigung des Rechtsrahmens zu schaffen. Mit dem „Infrastrukturpaket" sind weitgehende Entscheidungen getroffen worden, auf die sich die Eisenbahnunternehmen und die Eisenbahner vorerst einstellen müssen.

## 3. Zu den Gesetzestexten im Einzelnen

### 3.1 Marktzugang – Änderung der Richtlinie 91/440/EWG (KOM (2002) 25 endg.)

3.1.1 Die vorgeschlagene erneute Änderung der Richtlinie 91/440/EWG beinhaltet vor allem eine Beschleunigung des Liberalisierungsprozesses für den internationalen Güterverkehr auf der Schiene.

3.1.2 Das 1. Eisenbahnpaket (Infrastrukturpaket) und das 2. Eisenbahnpaket zusammen erfordern in zahlreichen Mitgliedstaaten eine Reihe von Behörden, zuständigen Stellen und neuen Verantwortlichkeitsbereichen (siehe hierzu Artikel 20 (1) des Sicherheitsrichtlinienvorschlags):

- Regulierungsstelle (Richtlinie 2001/14/EG)
- Entgelterhebende Stellen (Richtlinie 2001/14/EG)
- Zuweisungsstellen (Richtlinie 2001/14/EG)
- Benannte Stelle (Richtlinie 96/48/EG und Richtlinie 2001/16/EG)
- Sicherheitsbehörde (Sicherheitsrichtlinienvorschlag)
- Unfallursachenuntersuchungsstelle (Sicherheitsrichtlinienvorschlag)

sowie die Europäische Eisenbahnagentur (Verordnungsvorschlag).

3.1.3 Die Organisation des Eisenbahnsektors soll kurzfristig neu ausgerichtet werden. Praktiker wissen, dass die Einrichtung neuer Behörden, das Erlassen von Rechtsvorschriften, ihre allgemeine Anwendung und Überprüfung eine Reihe von Jahren benötigen, insbesondere wenn dies zu einer völligen Umstrukturierung des Sektors führt. In einem extrem sicherheitsempfindlichen System wie dem Eisenbahntransport, der täglich Millionen von Menschen und Güter befördert, und in Abwesenheit einer voluntaristischen Eisenbahn- und Investitionspolitik ist dies ein ungeheurer Aufwand wobei es sicherlich zu großen Reibungsverlusten kommen wird.

3.1.4 Insbesondere auf die Sicherheitsanforderungen muss ein besonderes Augenmerk gelegt werden.

3.1.5 Mit Ausnahme von Artikel 1 Absatz (2), der die Streichung des Artikel 7 Absatz (2) in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG vorschlägt, zielen alle anderen Änderungen auf **die Aufgabe des Konzepts einer schrittweisen Marktöffnung für den internationalen Güterverkehr auf dem europäischen Eisenbahnnetz** hin.

3.1.6 Die beschlossene schrittweise Marktöffnung sieht ab dem 15. März 2003 zwingend eine Öffnung des internationalen Güterverkehrs auf dem im Anhang zur betr. Richtlinie definierten Transeuropäischen Netz für den Schienengüterverkehr (TERFN) und ab dem 15. März 2008 auf dem gesamten europäischen Eisenbahnnetz vor.

3.1.7 Die Konsequenz der neuen Vorschlägen der Kommission wäre eine **radikale Vorverlagerung der Marktöffnung für den internationalen Gütertransport auf dem gesamten europäischen Eisenbahnnetz um ein oder zwei Jahre**, je nach Dauer des Gesetzgebungsverfahrens. Ferner beinhalten die neuen Vorschläge der Kommission die Einführung der "Kabotage": gelegentliche Verkehrsdienste im Inland bei gleichzeitigen grenzüberschreitenden Dienstleistungen.

3.1.8 Die Kommission schlägt vor, dass ab dem Zeitpunkt der Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie in innerstaatliches Recht **alle** in der Europäischen Union ansässigen und zugelassenen Eisenbahnunternehmen **in allen Mitgliedstaaten Zugang erhalten zum Eisenbahnnetz für inländische und grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste**.

3.1.9 Artikel 7 Absatz (2) der Richtlinie 91/440/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Festlegung von Sicherheitsnormen und -vorschriften und zur entsprechenden Zertifizierung. Diese Bestimmungen werden in der von der Kommission vorgeschlagenen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (KOM (2002)21 endg.) präzisiert und geregelt. Aus rechtssystematischen Gründen ist dieser Artikel konsequenterweise in der Richtlinie über den Marktzugang zu streichen. Allerdings erfordert diese Änderung alleine nicht notwendigerweise eine Änderung der Richtlinie 91/440/EWG bzw. 2001/12/EG. Dies kann über die Sicherheitsrichtlinie selbst erfolgen. Dieses Verfahren wird in dem Entwurf zur Sicherheitsrichtlinie bereits angewandt in Artikel 27, der eine Änderung in der Richtlinie 95/18/EG[8] vorschlägt.

3.1.10 Allgemein gibt der EWSA zu bedenken, dass angesichts

- der Restrukturierungsanforderungen in den nationalen Eisenbahnsystemen aufgrund der beschlossenen Maßnahmen im Rahmen des Eisenbahn-Infrastrukturpakets,
- der zeitlichen Verzögerungen bei der Verabschiedung und der Umsetzung der Bestimmungen zur Harmonisierung der Sicherheitsvorschriften und
- der fehlenden Harmonisierung der Sozialbedingungen für die grenzüberschreitend tätigen Beschäftigten im Eisenbahnsektor

8 ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70 - WSA-Stellungnahme ABl. C 393 vom 31.12.1994, S. 56.

eine Beschleunigung der Marktöffnung **zu diesem Zeitpunkt und ohne Kenntnis der Auswirkungen durch die bereits getroffenen Maßnahmen verfrüht ist.**

## 3.2 Änderung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (KOM (2002) 22 endg.)

3.2.1 Die Änderungsvorschläge zu den beiden Richtlinien zur Interoperabilität sind eine Weiterentwicklung und eine Anpassung an die bisherigen Erfahrungen und eine Angleichung der beiden Richtlinien insbesondere hinsichtlich der Berücksichtigung der Qualifikationen des Personals, der Sicherheit, der Hygiene und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten inklusive der Konsultation der Sozialpartner im "Ausschuss für den sektoralen Dialog", der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission[9] eingesetzt wurde. Ferner wird der Geltungsbereich der Richtlinie für das konventionelle Eisenbahnnetz auf das **gesamte** konventionelle Netz ausgeweitet. Die Erstellung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) wird der neuzuschaffenden Europäischen Eisenbahnagentur übertragen.

3.2.2 Der EWSA begrüßt grundsätzlich diese Anpassungen, wenn auch Anmerkungen zu einzelnen Artikeln zu machen sind, da die Verknüpfung und die Interoperabilität im europäischen Eisenbahnnetz einen leichteren Zugang zu diesem Transportsystem und einen verbesserten Verkehrsfluss ermöglichen. Allerdings fordert er Transparenz und Offenlegung hinsichtlich der zukünftigen Rolle der AEIF[10], die augenblicklich die Rolle des "Gemeinsamen Gremiums" einnimmt, die sich aus Vertretern von UIC, UNIFE und UITP[11] zusammensetzt. Diese Frage stellt sich insbesondere im Rahmen der neuzuschaffenden Europäischen Eisenbahnagentur, die eine öffentliche Einrichtung mit einem öffentlichen Auftrag sein wird.

3.2.3 Der EWSA möchte darauf verweisen, dass die Realisierung der Interoperabilität ein langwieriger und kostspieliger Prozess ist. Hierfür müssen die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Hier sind die Kommission und die Mitgliedstaaten in besonderer Verantwortung, da die Verwirklichung der Ziele der europäischen Eisenbahnpolitik wesentlich von den Fortschritten bei der Interoperabilität und der Beseitigung der Engpässe im europäischen Eisenbahnnetz abhängt.

3.2.4 Ferner ist zu beachten, dass die Anforderungen an die Interoperabilität für das Hochgeschwindigkeitsnetz und für das konventionelle Eisenbahnnetz erheblich unterschiedlich sind. Insbesondere das konventionelle Eisenbahnnetz ist gekennzeichnet durch eine multiple Nutzung der Infrastruktur durch Personen- und Güterzüge, also Züge unterschiedlicher Geschwindigkeit, Zusam-

---

9 ABl. L 255 vom 12.8.1998, S. 27.

10 AEIF: Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire.

11 UIC: Union internationale des chemins de fer.

UNIFE: Union des industries ferroviaires européennes. –

UITP: Union Internationale des Transports publics.

mensetzung und Tonnage. Ferner findet der Transport gefährlicher Güter exklusiv auf dem konventionellen Eisenbahnnetz statt.

### 3.2.5 **Änderung der Richtlinie 96/48/EG**

#### 3.2.5.1 **Artikel 1 (1) (Änderung des Artikels 1)**

Der Geltungsbereich wird auf die Instandhaltung der Bestandteile des Hochgeschwindigkeitsnetzes ausgeweitet. Dies muss konsequenterweise auch für die Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen des Personals gelten. Artikel 1 sollte dementsprechend um das in der Instandhaltung tätige Personal ergänzt werden.

#### 3.2.5.2 **Artikel 1 (3) a (Änderung des Artikels 5 (1)**

Es bleibt unklar, was mit evtl. technischen Spezifikationen für die Beförderung von Waren mit hohem Mehrwert oder für Anwendungen, die zur Anbindung des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems an Flughäfen gemeint ist. Hier wäre eine Erläuterung notwendig.

#### 3.2.5.3 **Artikel 1 (3) b (Änderung des Artikels 5 (3) h (neu)**

Die Nichtberücksichtigung der Faktoren „Qualifikationen, Arbeitshygiene und Sicherheit des Personals“ war ein Versäumnis in der bestehenden Richtlinie 96/48/EG. Ein Nachholen ist dringend erforderlich. Die bereits im Rahmen der Richtlinie 96/48/EG verabschiedeten TSI sollten hinsichtlich dieser Faktoren überarbeitet bzw. ergänzt werden.

#### 3.2.5.4 **Artikel 1 (4) (Änderung des Artikels 6 (7)**

Der EWSA begrüßt die Konsultation der Sozialpartner zu Personal relevanten Fragen. Allerdings sollte diese Konsultation nicht nur am Ende der Erarbeitung der relevanten TSI erfolgen. Die Erarbeitung von Qualifikations-, Gesundheits- und Sicherheitsstandards auf europäischer Ebene ist eine umfangreiche Aufgabe, die nicht technisches Expertenwissen, sondern personal- und beschäftigungsbezogenes Expertenwissen erfordert. Daher sollten die europäischen Sozialpartner im Rahmen des "Ausschusses für den sektoralen Dialog" während des gesamten Erarbeitungsprozesses beteiligt sein.

#### 3.2.5.5 **Artikel 1 (8) (Änderung des Artikels 14 (3)**

Hier muss präzisiert werden, wann der Infrastrukturbetreiber und wann das Eisenbahnunternehmen betroffen sind. Ferner muss präzisiert werden, welche staatliche Stelle zuständig ist.

3.2.5.6 **Artikel 1 (16) (Hinzufügung des Artikels 22a (1)**

Für das Infrastrukturregister muss geklärt werden, ob es hier um eine Klassifizierung der Infrastruktur oder um eine Niederlegung aller technischen Details der Infrastruktur geht.

3.2.6 **Änderung der Richtlinie 2001/16/EG**

3.2.6.1 **Artikel 2 (2) (Hinzufügung eines Absatzes 3 zu Artikel 1)**

Dieser Absatz sollte dahingehend ergänzt werden, dass ab dem 1. Januar 2008 ein Verzeichnis der betroffenen konventionellen Eisenbahninfrastruktur erstellt und veröffentlicht wird.

3.2.6.2 **Artikel 2 (5) (zu Artikel 6 (9)**

Die Konsultation der Sozialpartner sollte nicht erst nach Vorlage eines fertiggestellten TSI-Entwurfs erfolgen, sondern eine Beteiligung sollte während des gesamten Prozesses der Erarbeitung der TSI sichergestellt werden.

3.3 **Vorschlag für eine Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (KOM (2002) 21 endg.)**

3.3.1 Der EWSA begrüßt ausdrücklich die von der Kommission vorgelegte Sicherheitsrichtlinie. Sie ist eine der unverzichtbaren Voraussetzungen, um die größtmögliche Sicherheit im Eisenbahnverkehr in einem europäischen Binnenmarkt zu gewährleisten. Bei Durchsicht des Entwurfes der Kommission fallen insbesondere drei Punkte auf:

a) Die vorgeschlagenen Bestimmungen beziehen sich zu einem wesentlichen Teil auf Maßnahmen, die zunächst in den Mitgliedstaaten zu erfüllen sind. Erst in einem zweiten Schritt (die Kommission schlägt einen Zeitraum von 5 Jahren nach Inkrafttreten der Richtlinie vor) ist an eine europäische Harmonisierung von Sicherheitszielen, Sicherheitsverfahren oder einer europäischen Sicherheitslizenz zu denken. Dennoch sollen umgehend verschiedene Bereiche der gegenseitigen Anerkennung wie des eingesetzten Personals (Art. 12 (1) und (2), wo jeweils "Zugführer" richtigerweise durch "Triebfahrzeugführer" ersetzt werden muss) sowie eines Teiles der Sicherheitsbescheinigung (Art. 10 (2) a) und (3)) unterliegen. Hier stellen sich Fragen nach den Lücken und den Unterschiedlichkeiten in dem europäischen Sicherheitskonzept.

b) Die Kommission selbst bezieht sich auf Aussagen von Sicherheitsfachleuten, nach denen eine größere Desintegration des Systems Rad-Schiene sowie seines organisatorischen und reglementierenden Überbaus größere Risiken mit sich bringt und dass deshalb ein sehr klares und eindeutiges Zusammenspiel aller Akteure notwendig ist. Es darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die europäischen Rechtsvorschriften das bisherige Funktionieren in Frage stellen

und dass somit eine große Verantwortung auf dem europäischen Gesetzgeber hinsichtlich der vorsichtigen und sorgfältigen Gestaltung des Sicherheitsrahmens lastet.

Die Kommission betont jedoch auch, dass Erfahrungen aus Mitgliedstaaten, die im Schienenverkehr eine klare organisatorische Trennung von Fahrweg und Betrieb vorgenommen haben, zeigen, dass eine solche Aufteilung der operativen Zuständigkeiten möglich ist, ohne dass die Sicherheit des Systems bedroht würde.

c) Die Bedeutung des Personals und seiner Qualifikationen und sonstigen Fähigkeiten für die Sicherheit wird an verschiedenen Stellen in der Sicherheitsrichtlinie, aber auch in den Interoperabilitätsrichtlinien und in der Verordnung zur Europäischen Eisenbahnagentur erkannt. Dennoch wird den Vertretern der Beschäftigten national und europäisch eine völlig untergeordnete Bedeutung beigemessen. In der Sicherheitsrichtlinie finden die europäischen Sozialpartner nicht einmal Erwähnung. In der Interoperabilitätsrichtlinie und der Verordnung zur Europäischen Eisenbahnagentur erhalten sie eine nachgelagerte Konsultation zugewiesen. Dies ist bei weitem nicht ausreichend.

3.3.2 Die Bestimmungen der Sicherheitsrichtlinie müssen sehr sorgfältig geprüft und regelmäßig überprüft werden.

3.3.3 Im Einzelnen hat der EWSA folgende Anmerkungen und Empfehlungen zum Vorschlag einer Sicherheitsrichtlinie zu machen:

3.3.3.1 **Die Europäische Gemeinschaft sollte sich ein eigenes Ziel in Sachen Sicherheitsniveau der Eisenbahnen im europäischen Eisenbahnbinnenmarkt setzen.** So sollte dem Richtlinienvorschlag ein Kapitel "Ziele" vorangestellt werden, in dem ein größtmögliches Sicherheitsniveau angestrebt wird.

3.3.3.2 **Artikel 3 Absatz c) Eisenbahnunternehmen**

Die Definition von Eisenbahnunternehmen sollte identisch mit der Definition in der Richtlinie 91/440/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG vom 15. März 2001, Artikel 1(4) sein. Dies ist notwendig im Sinne der Rechtsklarheit. Sollten die Bestimmungen der Sicherheitsrichtlinie auf Unternehmen anzuwenden sein, die über keine Lizenz verfügen, dann sollte dies in einem gesonderten Absatz deutlich gemacht werden.

3.3.3.3 **Artikel 3 (k) Schwerer Unfall**

Hier sollte eine Definition von Beinaheunfällen erfolgen, wie sie auch im Anhang I erwähnt werden. Deren Berücksichtigung ist von Bedeutung bei der Unfallprävention.

3.3.3.4 **Artikel 4 (1) Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit**

Auch hier sollte für die Mitgliedstaaten das Ziel einer größtmöglichen Sicherheit festgelegt werden. Die Verhütung jedweden Unfalls sollte generelles Ziel sein. Der Kommissionsvorschlag setzt die Verhütung von schweren Unfällen als Priorität. Es ist wichtig, diese hohe Anforderung als allgemeine Zielsetzung zu formulieren, da in Artikel 5 zu den Gemeinsamen Sicherheitszielen (CST) und den Gemeinsamen Sicherheitsverfahren (CSM) harmonisierte Sicherheits**mindest**niveaus auf Basis von Kriterien zur Risikoakzeptanz und unter Berücksichtigung von Kosten und Nutzen festgelegt werden sollen. In einem Binnenmarkt mit 15 und mehr verschiedenen nationalen Akzeptanzen könnte die Gefahr bestehen, sich auf den kleinsten gemeinsamen Nenner zu einigen.

3.3.3.5 **Artikel 4 (2) zweiter Absatz**

Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen sind nicht nur für die Sicherheit der Nutzer, Kunden und Dritter verantwortlich, sie müssen auch für die Sicherheit des eigenen Personals verantwortlich sein. Diese Personengruppe sollte hinzugefügt werden. In Artikel 5 (3a) ist dies richtigerweise berücksichtigt.

3.3.3.6 **Artikel 5 Gemeinsame Sicherheitsziele und gemeinsame Sicherheitsverfahren**

Hier wird ein theoretischer Ansatz beschrieben, bei dem viele Fragen offen bleiben. Dabei müssten die gemeinsamen Sicherheitsziele und die gemeinsamen Sicherheitsverfahren Hauptbestandteil eines harmonisierten Sicherheitssystems sein. Hier werden die Inhalte vollständig den Mitgliedstaaten überlassen, wobei innerhalb von fünf Jahren der Versuch unternommen werden soll, eine europäische Harmonisierung herbeizuführen.

Bedenklich hält der EWSA den Raum für Kosten-Nutzen-Analysen, der für die Formulierung von Sicherheitszielen eingeräumt wird, ebenso wie die Bestimmung von Risikoakzeptanz. Gerade die Fragen von Risikoakzeptanz sowie Methode und Inhalt von Kosten-Nutzen-Analysen erfordern einen europäischen Dialog unter den Sozialpartnern. Es ist bedenklich, zunächst die Mitgliedstaaten aufzufordern, entsprechende Konzepte national einzuführen und dann erst eine europäische Harmonisierung herbeizuführen.

3.3.3.7 **Artikel 9 (1) u. (3) Sicherheitsmanagement**

Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber sollen nun, jeder für sich verantwortlich, Sicherheitsmanagements einführen. Unklar bleibt, wie insbesondere bei grenzüberschreitenden Zügen die gegenseitige Aufeinanderabstimmung des Sicherheitsmanagements und der Notfallmaßnahmen erfolgen soll, auch dann wenn der Fahrwegbetreiber als zuständig für die Koordinierung innerhalb der andern Eisenbahnunternehmen erklärt wird. In einem integrierten Eisenbahnunternehmen gehört dies zur Alltagspraxis.

3.3.3.8 **Artikel 10 Sicherheitsbescheinigung**

Artikel 10 (3): Eine Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung für das gesamte Gemeinschaftsgebiet für den Teil „Sicherheitsmanagement“ ist bedenklich, solange keine harmonisierten CSM (Common Safety Management = Gemeinsame Sicherheitsverfahren) definiert sind. Die im Anhang III aufgeführten Bestandteile sind sehr allgemeiner Art und geben keine Garantie für die Kompatibilität für ein anderes Netz.

Artikel 10 (5): Richtigerweise wird die Möglichkeit zur Widerrufung der Sicherheitsbescheinigung erwähnt. Allerdings fehlt in der Richtlinie wiederum ein Kriterienkatalog für die Widerrufung. Eine Nichteinhaltung der Bedingungen kann in verschiedenen Mitgliedstaaten zu erheblich unterschiedlichen Interpretationen führen. Gerade bei einem freien Zugang zur Infrastruktur im grenzüberschreitenden Verkehr führt dies zu Wettbewerbsverzerrungen.

Artikel 10 (6): Die Agentur sollte auch über die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen nach Artikel 10(2)b) informiert werden und ein entsprechendes Register führen.

3.3.3.9 **Artikel 11 Voraussetzung für die Antragstellung**

In Absatz 2 sollte der Teilsatz „um die Gründung neuer Eisenbahnunternehmen zu fördern und die Antragstellung von Eisenbahnunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten zu vereinfachen“ gestrichen werden. Dies ist eine allgemeinpolitische Zielsetzung, die durch die Gemeinschaftspolitik im Bereich der Eisenbahnpolitik verfolgt wird. Im Rahmen der Sicherheitsrichtlinie sollte **für alle** eine Orientierungshilfe für die Erlangung von Sicherheitsbescheinigungen erfolgen.

3.3.3.10 **Artikel 12 Ausbildung und Zulassung von Zugpersonal**

Absatz 1 bestimmt die Anerkennung von Zugführer (hier müsste richtigerweise immer die Bezeichnung "Triebfahrzeugführer" gebraucht werden) und Zugbediensteten in einem anderen Mitgliedstaat. Auch hier gilt, wie in Artikel 10, dass eine Anerkennung erst dann erfolgen darf, wenn harmonisierte europäische Regeln für dieses sicherheitsrelevante Personal erlassen sind.

Die Richtlinien zur Interoperabilität schreiben vor, dass im Zuge der Erstellung von TSI ebenfalls die beruflichen Qualifikationen zu regeln sind. Konsequenterweise sollte im Absatz 1 die Anerkennung an die Verabschiedung und Umsetzung der entsprechenden Bestimmungen gebunden sein.

In Absatz 2, zweiter Abschnitt, sind Kenntnisse über „technische Besonderheiten“ mit aufzunehmen.

In Absatz 3 sollte berücksichtigt werden, dass bei dem Kriterium „angemessener und nichtdiskriminierender Preis“ die Kosten zu berücksichtigen sind, die dem Eisenbahnunternehmen durch die Einrichtung und Bereitstellung von innerbetrieblichen Schulungseinrichtungen entstehen.

3.3.3.11 **Artikel 19 Untersuchungsstatus**

Absatz 2 (e) und (f) gestattet den Untersuchungsbeauftragten bei der Untersuchung von Unfällen und Störungen die Befragung des beteiligten Eisenbahnpersonals bzw. den Zugang zu Ergebnissen von Befragungen. Hier muss sichergestellt werden, dass die befragten Bediensteten ein Recht auf Beistand durch ihre Gewerkschaftsvertreter haben und dass diese Hinzuziehung in jedem Fall erfolgen sollte. Es muss die Möglichkeit für den betroffenen Bediensteten bestehen, eine erste Befragung am Unfallort abzulehnen.

Ein neuer Unterabschnitt (h) sollte die psychologische Betreuung von Personal bei schweren Unfällen und bei Übergriffen vorschreiben.

3.3.3.12 **Artikel 21 Durchführung von Untersuchungen**

Absatz 3 bestimmt eine offene Untersuchung und die Unterrichtung über die Untersuchungsergebnisse. Die Gewerkschaftsvertreter des betroffenen Personals sollten hier in jedem Fall hinzugezogen werden.

Ferner sollten bei einem Unfall oder einer Störung, die in einem anderen Land als dem Wohnort des im Unfallzug arbeitenden Personals erfolgt, die Gewerkschaftsvertreter in dem Unfallland sowie in dem Herkunftsunternehmen unterrichtet und hinzugezogen werden.

3.3.3.13 **Anhang I Gemeinsame Sicherheitsindikatoren**

Verbale und physische Übergriffe auf die Triebfahrzeugführer können zu einem gravierenden Sicherheitsrisiko werden und sollten bei der Erstellung von Indikatoren, z.B. unter dem Kapitel 2 „Störungen“ aufgenommen werden.

3.3.3.14 **Anhang III Sicherheitsmanagement**

Die Durchführung eines Sozialdialogs im Unternehmen muss Bestandteil des "Sicherheitsmanagements" sein, und zwar im Hinblick auf Risiken für Verkehrsunfälle, aber auch für Arbeitsunfälle.

3.4 **Verordnung zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (KOM (2002) 23 endg.)**

3.4.1 Der EWSA begrüßt die Gründung einer Europäischen Eisenbahnagentur als Instrument zur technischen Unterstützung für die Verbesserung der Interoperabilität und als Beitrag zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus im europäischen Eisenbahnsektor. Dies ist eine logische Konsequenz aus der größeren Bedeutung der europäischen Ebene zur Garantie einer größtmöglichen Sicherheit im Transportsektor, die auch mit den Vorschlägen für eine Sicherheitsagentur in den Sektoren Seeschifffahrt und Zivilluftfahrt anerkannt wurde.

### 3.4.2 **Artikel 2 Art der Erklärungen der Agentur**

Die Kompetenzen der Agentur beschränken sich auf Empfehlungen und Stellungnahmen an die Kommission. Der EWSA ist der Auffassung, dass mit der Einrichtung der Agentur keine neue Bürokratie errichtet werden darf, die neue Hindernisse für den Sektor aufbaut, und dass ihr zum derzeitigen Zeitpunkt keine Entscheidungs- oder Weisungskompetenzen zugestanden werden.

### 3.4.3 **Artikel 3 Mitwirkung des Eisenbahnsektors**

Dieser Artikel regelt die Mitwirkung des Sektors bei der Zusammensetzung der Arbeitsgruppen auf der Basis des Arbeitsprogramms der Europäischen Eisenbahnagentur. Der EWSA begrüßt eine solche Mitwirkung. Die Kompetenzen des Sektors sind unverzichtbar, um sachgerechte Stellungnahmen und Empfehlungen zu erarbeiten.

Der EWSA ist der Auffassung, dass die Sozialpartner Teil des Eisenbahnsektors sind und die gleichen Mitwirkungsmöglichkeiten haben müssten wie andere Akteure. Dies muss in Artikel 3 klargestellt werden, insbesondere vor dem Hintergrund auf einen besonderen Verweis auf die AEIF, die sich aus UIC, UNIFE und UITP zusammensetzt und lediglich technische Kompetenzen vereinigt.

### 3.4.4 **Artikel 4 Konsultation der Sozialpartner**

Hier ist lediglich eine Konsultation der Sozialpartner **nach** der Ausarbeitung von Empfehlungen durch die Agentur, also ohne Mitwirkung z.B. in den Arbeitsgruppen vorgesehen. Die Tätigkeit der Agentur (insbesondere in Ausführung der Artikel 16 und 17 sowie zahlreicher Bestimmungen der Sicherheits- und der Interoperabilitätsrichtlinien) wird in einem erheblichen Umfang auf das soziale Umfeld und die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner einwirken. Deshalb sollten die Sozialpartner umfangreicher und zu einem viel früheren Zeitpunkt einbezogen werden.

Klar müsste sein, dass Sicherheit nicht nur die technische und organisatorische Seite betrifft, sondern auch das Arbeitsumfeld.

Im Text des Verordnungsvorschlags sollte es am Schluss des 1. Absatzes richtigerweise heißen: die Sozialpartner im „Ausschuss für den sektoralen Dialog“, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission[12] eingesetzt wurde.

### 3.4.5 **Artikel 7 Sicherheitsbescheinigung**

Eine Harmonisierung der Sicherheitsbescheinigungen für gewisse Verkehre ist langfristig ein anzustrebendes Ziel. Bevor die Agentur aber mit der Erarbeitung eines einheitlichen

12 ABl. L 255 vom 12.8.1998, S. 27.

Musters für die Sicherheitsbescheinigung beauftragt werden kann, müssen zunächst die Bestimmungen der Sicherheitsrichtlinie verabschiedet, in nationales Recht und in die Praxis umgesetzt werden. So sieht es jedenfalls die Sicherheitsrichtlinie vor.

Eine Evaluierung unter Beteiligung aller relevanten Akteure des Sektors einschließlich der Sozialpartner sollte im Vorfeld durchgeführt werden. Dieser Auftrag sollte im Verordnungstext aufgenommen werden.

### 3.4.6 **Artikel 13 Inspektion**

Hier fehlt ein Hinweis, welche Konsequenzen aus der Inspektion und Kontrolle durch die "Benannten Stellen" bzw. aus den Stellungnahmen der Agentur an die Kommission entstehen. Soll im Endeffekt die Agentur die Funktion einer Überwachungsbehörde ausüben?

### 3.4.7 **Artikel 17 Berufliche Qualifikationen**

Bei dem Erstellen von Verzeichnissen für die Qualifikationen von Triebfahrzeugführern sind ebenfalls physische und psychische Voraussetzungen sowie die Periodizität der Erneuerung von Zertifikaten von höchster Relevanz. Ferner sind die zusätzlichen Qualifikationen des Personals für die Durchführung grenzüberschreitender Verkehre zu beachten bzw. Aktivitäten, für die das Eisenbahnunternehmen unterschiedliche Sicherheitszertifikate benötigt.

Auch ist zu berücksichtigen, dass nicht nur der Beruf des Triebfahrzeugführers von Relevanz für die Sicherheit im Eisenbahntransport ist. Im Eisenbahnsektor sind eine Reihe von Berufen mit der Sicherheit der Eisenbahntransporte unmittelbar verbunden, beispielsweise das Zugbegleitpersonal, die Fahrdienstleiter, die Zugzusammensteller, die Wagenmeister, die Beschäftigten in den Ausbesserungswerken u.a.m.

Der EWSA begrüßt den Austausch von Triebfahrzeugführern und Ausbildern zwischen Eisenbahnunternehmen verschiedener Mitgliedstaaten.

### 3.4.8 **Artikel 24 Personal**

Der EWSA begrüßt, dass sich das Personal der Agentur aus Eisenbahnfachleuten zusammensetzt. Zu den Eisenbahnfachleuten (Art. 24 (3), 1. Spiegelstrich des Verordnungsvorschlags) sollten auch Personen zählen, die über ausgewiesene Qualifikationen im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit[13] sowie im Bereich der beruflichen Ausbildung im Eisenbahnsektor verfügen.

---

13 Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 – ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

3.5 **Verhandlungsmandat für den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zur COTIF (KOM (2002) 24 endg.)**

3.5.1 Der EWSA unterstützt einen Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999.

3.5.2 Zu den in Anhang I der Empfehlung für einen Beschluss des Rates aufgeführten Bestimmungen sind keine Anmerkungen zu machen.

4. **Schlussbemerkungen**

4.1 Der EWSA unterstützt die Kommission in ihrem Bemühen, das hohe Sicherheitsniveau bei den europäischen Eisenbahnen aufrecht zu erhalten und noch zu verstärken sowie die Interoperabilität zügig voranzutreiben, die Engpässe im transeuropäischen Eisenbahnnetz zu beseitigen und allen im Gütertransport zugelassenen Eisenbahnunternehmen einen freien und nicht diskriminierenden Zugang zum gesamten europäischen Schienennetz zuzusichern.

Im Endeffekt handelt es sich hierbei um die Schaffung von wichtigen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung eines durchgehenden grenzüberschreitenden Transport von Gütern auf dem europäischen Eisenbahnnetz. Die Revitalisierung der europäischen Eisenbahnen drängt sich umso mehr auf, wo allgemein anerkannt wird, dass die erwartete Zunahme des Güterverkehrs von gut 40 % in den nächsten 10 Jahren - wobei der grenzüberschreitende Gütertransport sich mehr als verdoppeln wird - kaum von den gewerblichen Straßentransportunternehmen allein aufgenommen und bewältigt werden kann.

4.2 Auch geht der EWSA mit der Kommission einig, dass die derzeitige Situation im Transportsektor unbefriedigend ist, sowohl für die Mehrheit der Bevölkerung als auch für die produzierende Industrie, und dass die Allgemeinheit die sozialen Folgekosten aus dem Straßenverkehr: 3,5 – 5,0% des Bruttosozialproduktes der einzelnen Mitgliedsländern, nicht mehr weiter hinnehmen will.

Da nun aber der Transportsektor ein wichtiger Faktor in der Gesamtwirtschaft eines Landes und in der EU ist, muss sein Funktionieren effizient, zuverlässig, sicher, umweltfreundlich und energiesparend sein, um eine ausgeglichene Entwicklung der anderen Wirtschaftszweigen, eine ausgewogene Raumgestaltung und eine harmonische Entfaltung der Gesellschaft zu gewährleisten. Hier könnte der Transport von Personen und Gütern über die Schiene eine echte Alternative sein, wenn es gelingen würde, die europäischen Eisenbahnen zu revitalisieren und ihre spezifischen Rad-Schiene-Eigenschaften wie Sicherheit, Zuverlässigkeit und hohe Leistungsfähigkeit beim Transport von großen Massen über größere Entfernungen wieder zum Tragen zu bringen.

Der Schlüssel hierzu liegt im Ausbau einer leistungsstarken und nachfragegerechten Infrastruktur durch die öffentliche Hand, in der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schie-

nentransportes gegenüber seinen Konkurrenten und in einer drastischen Qualitätssteigerung des Angebotes an Dienstleistungen, so u.a.m. in der Durchführung eines grenzüberschreitenden Transportes von A nach B in der alleinigen Verantwortung eines einzigen Eisenbahnunternehmens sowie in der uneingeschränkten Kooperation der Eisenbahner vor Ort, grenzüberschreitend und im Zug selbst.

Dabei muss auch in Zukunft die Sicherheit im Bahnbetrieb oberstes Gebot bleiben!

4.3 In diesem Geiste teilt der EWSA die Sorgen der Sicherheitsfachleute im Eisenbahnwesen und der im Alltagsbetrieb beschäftigten Eisenbahner sowie vieler Eisenbahnnutzer, dass eine **forcierte** Liberalisierung zu einer großflächigen Deregulierung führen könnte. Die Zersplitterung der alteingesessenen nationalen Eisenbahngesellschaften in kleine Einheiten, die Ausgliederung von ganzen Betriebsteilen und Streckenabschnitten sowie der Rückzug der öffentlichen Hand bei notwendigen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur und in den Fuhrpark würden dem allgemein erklärten Ziel der Revitalisierung der europäischen Eisenbahnen entgegenlaufen, den durchgehenden grenzüberschreitenden Zügen entgegenstehen und viele ausgereifte Synergien zwischen Infrastruktur und Zugbetrieb zerstören.

4.4 In dieser Logik und dem Subsidiaritätsprinzip entsprechend sollte es Sache der Mitgliedsländer bleiben, über die beschlossene rechnerische Trennung von Infrastruktur und Betrieb und die Übertragung der wesentlichen Funktionen an eine unabhängige Behörde gemäss der Richtlinie 91/440/EWG hinauszugehen.

4.5 Allgemein müssten die Eisenbahner und ihre Gewerkschaften frühzeitig und umfassend in die Verfahren zur Gewährleistung der Betriebssicherheit und zur eventuell notwendigen Restrukturierung ihrer Eisenbahnunternehmen eingebunden werden, da diese Themen in direktem Bezug zum Arbeitsalltag dieser Beschäftigten stehen.

Auch sollten die Nutzer und Kunden der Eisenbahnen bereits in einem vorgelagerten Stadium zu diesem Prozess konsultiert werden.

4.6 Im Falle eines Unfalls muss denn auch das Hauptinteresse der Untersuchung der Ursachen gelten, um weitere Tragödien zu vermeiden, und nicht vorrangig der Suche nach dem schuldigen "Lampisten" dienen.

4.7 Nicht nur aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit sowie der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Berufskraftfahrer im Straßentransport und der "mobilen" Beschäftigten in der Binnenschifffahrt, sondern auch **aus Gleichheitsgründen im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern** wird sich der EWSA weiterhin für eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen der betroffenen Arbeitnehmer einsetzen.

Der Ausschuss weist auf die entscheidende Bedeutung einer einheitlichen und strengen Durchsetzung der Sozialvorschriften hin und fordert nachdrücklich, die Richtlinie über die

Durchsetzung von Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr (Richtlinie 88/599) entsprechend abzuändern und zu verschärfen.

Selbst der Europäische Rat in Barcelona am 15./16. März 2002 hat in seinen Schlussfolgerungen unter Punkt 23 "die Bedeutung der Sicherheit im Güterkraftverkehr unterstrichen und gefordert, dafür zu sorgen, **dass die Sozialvorschriften eingehalten und weiter ausgebaut werden**, und den Rat ersucht, seine Arbeit an dem einschlägigen Verordnungsentwurf vor Ende 2002 abzuschließen".

4.8 So lange diese soziale Wettbewerbsverzerrung weiterbesteht und keine faire und gerechte Preise für die Infrastrukturbenutzung im Gütertransport erhoben werden, wird weiterhin die freie Wahl des geeigneten Transportträgers auf dem niedrigsten Frachtpreis vorgenommen, was sich unausweichlich negativ auf das Frachtaufkommen und die Beschäftigung bei den Eisenbahnunternehmen auswirkt. Bei den nationalen Eisenbahngesellschaften in der EU sind allein zwischen 1990 und 1999 die Hälfte aller Arbeitsplätze: von 1,3 Millionen auf 694.000, verloren gegangen.

Der EWSA kann die Sorgen der Eisenbahner um ihren Arbeitsplatz und um die Zukunft ihrer Unternehmen verstehen. Deshalb ruft er die Sozialpartner im Eisenbahnsektor auf, im „Ausschuss für den sektoralen Dialog“ bei der Kommission und mit Hilfe der Kommission einen permanenten Sozialdialog zu pflegen, der auch in den einzelnen Mitgliedsländern geführt werden muss.

4.9 In diesem Zusammenhang begrüßt der EWSA die Ankündigung der Kommission, in Kürze eine Rahmenrichtlinie zur Realisierung fairer und gerechter Preise für die Infrastrukturbenutzung im Transportsektor vorzulegen. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern ist die Einbeziehung umweltbezogener Kosten **für den Eisenbahnsektor** bereits in der Richtlinie 2001/14/EG vorgesehen. Der EWSA erinnert daran, dass auf das Grünbuch aus dem Jahr 1995 und auf das Weißbuch von 1998 immer noch keine konkreten Schritte gefolgt sind, die im Sinne einer glaubwürdigen Eisenbahnpolitik unverzichtbar sind.

4.10 Seit jeher hat sich der EWSA für einen **fairen** Wettbewerb unter den verschiedenen Verkehrsträgern und für eine Liberalisierung, **aber gegen eine wilde** Deregulierung des Zugangs zum europäischen Eisenbahnnetz eingesetzt, ohne dabei die Vorteile einer freiwilligen, sinnvollen und transparenten Kooperation zwischen den alteingesessenen und den neuzugelassenen Eisenbahnunternehmen zu negieren.

4.11 Eine solche Kooperation fördert, wie der europaquerende "freightway BELIFRET" (ein im November 1997 geschaffener grenzüberschreitender und durchgehender Korridor für den Güterverkehr auf der Schiene von Antwerpen (Muizen) über Luxemburg, Metz und Lyon bis in die südlichen Teile Spaniens und Italiens mit einer einzigen Anlaufstelle (one-stop-shop) bei den CFL in Luxemburg) zeigt, die Leistungsfähigkeit der beteiligten Eisenbahnunternehmen und dient der Verbesserung der Qualität, der Zuverlässigkeit und der Sicherheit des Schienentransportes. Die angebote-

nen Transportleistungen entsprechen weitgehendst den Ansprüchen der verladenden Industrie, der Spediteuren und der Logistikunternehmen.

4.12 Die Verbesserung der Qualität und eine größere Service-Orientierung hin zum Kunden und zu den Nutzern des Eisenbahnnetzes ist für den EWSA eine wesentliche Vorbedingung zur Revitalisierung der Eisenbahnen in Europa.

Die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen und eine bedeutende Stärkung des intermodalen Transportes im Rahmen einer umfassenden Modernisierungs- und Innovationsstrategie im technologischen und organisatorischen Bereich sind die Schlüssel zum Erfolg. Hierbei könnte das GALILEO-Programm[14] ein zukunftsträchtiges Schlüsselelement werden.

Vorab müsste allerdings der politische Wille vorhanden sein und die benötigten Investitionsmitteln bereitgestellt sowie die engagierte Kooperation der Eisenbahner, der Nutzer und der Kunden geschaffen werden.

4.13 Für den EWSA bleibt die Revitalisierung der europäischen Eisenbahnen mit einem hohen Grad an Sicherheit und Zuverlässigkeit eine wichtige Voraussetzung für die dringend erforderliche Wiederherstellung des Gleichgewichtes zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, und dies ist für eine nachhaltige Transportpolitik und für die Vollendung des Gemeinsamen Marktes unabdingbar.

Brüssel, den 19. September 2002

| Der Präsident<br>des Wirtschafts- und Sozialausschusses | Der Generalsekretär<br>des Wirtschafts- und Sozialausschusses |
|---|---|
| Göke FRERICHS | Patrick VENTURINI |

*
* *

14 Siehe auch EWSA-Stellungnahme, ABl. C 311 vom 7.11.2001, S. 19

**NB**: Anhang anbei.

**ANHANG**
**zur Stellungnahme**
**des Wirtschafts- und Sozialausschusses**
**(im Einklang mit Artikel 54 GO)**

Der folgende Änderungsantrag, der mehr als ein Viertel der abgegebenen Stimmen auf sich vereinen konnte, wurde im Verlauf der Erörterung des Stellungnahmetextes abgelehnt:

**Ziffer 3.1.10 -** wie folgt ändern:

> *"Der EWSA begrüßt den Vorschlag der Kommission, die Marktöffnung für Schienenfrachtdienste zu beschleunigen. Der Zeitrahmen scheint gut bemessen zu sein. Es gilt abzuwägen zwischen einer möglichst schnellen Durchführung einer belebenden Liberalisierung, bevor zu große Teile der Eisenbahn aufgrund mangelnder Wettbewerbsfähigkeit außer Betrieb genommen werden, und der Einsetzung des erforderlichen neuen, integrierten Systems für Sicherheit und Interoperabilität. Der Ausschuss möchte insbesondere betonen, wie wichtig es ist, dass sich die Mitgliedstaaten mit vollem Einsatz ans Werk machen und die für die Harmonisierung im Bereich der Sicherheit erforderlichen Maßnahmen durchführen."*

**Begründung**

Ergibt sich aus dem Text.

**Abstimmungsergebnis**

| | |
|---|---|
| Ja-Stimmen: | 42 |
| Nein-Stimmen: | 73 |
| Stimmenthaltungen: | 18 |