

# Konsultation der Europäischen Kommission zur Verbindung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit den Nachbarstaaten der erweiterten Europäischen Union

## - Stellungnahme der DB AG -

### I. Anlass und wichtige Grundsätze

Mit der Aufnahme von zehn neuen Mitgliedstaaten haben sich die Außengrenzen der EU weiter Richtung Osten und Süden verschoben. Die Verbesserung der Transportverbindungen zwischen der erweiterten EU und ihren Nachbarstaaten ist gerade auch vor dem Hintergrund prognostizierter Zuwächse im internationalen Verkehr eine der wesentlichen Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und sozialen Zusammenhalt.

**Gute Transportverbindungen wichtig für Wirtschaftswachstum und sozialen Zusammenhalt**

Die mit der Zunahme von Verkehren verbundenen Nachteile für Umwelt und Gesellschaft (Staus, Unfälle und Umweltverschmutzung) erhöhen dabei die Notwendigkeit, die Verkehrspolitik möglichst nachhaltig zu gestalten.

Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass das im Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010" verankerte Ziel einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene gerade im Langstreckenverkehr erreicht werden kann, da die Schiene hier ihre systembedingten Vorteile nutzen kann.

Bei der Weiterentwicklung des TEN-V in Richtung Drittstaaten sollte daher der in den TEN-Leitlinien enthaltene Ansatz der vorrangigen Förderung einer Vielzahl von Schienenverkehrsprojekten unbedingt konsequent weiterverfolgt werden.

**Ansatz des TEN-V konsequent weiterverfolgen**

Gleichzeitig müssen eine Reihe technischer, administrativer, und produktionseller/betrieblicher Hindernisse überwunden werden.

Dem internationalen Schienengüterverkehr sollte dabei angesichts hoher Verlagerungspotenziale eine herausragende Bedeutung beigemessen werden. Da der Schienenpersonenverkehr traditionell insbesondere in Osteuropa / Russland hohe Quoten aufweist, sollte dieser jedoch auch nicht vernachlässigt werden.

**Schwerpunkt auf den internationalen Schienengüterverkehr setzen**

### II. Wichtige Achsen

Mit der Festlegung der zehn paneuropäischen Korridore auf der Paneuropäischen Konferenz in Helsinki 1997 wurden die Schwerpunkte zutreffend gesetzt.

**Die Verkehrsverbindungen von und nach Russland und Asien**

Insbesondere die Verkehrsverbindungen im Nordosten von und nach Russland und Asien (China) sowie im Südosten von und in die Türkei werden dabei in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. **(China) sowie die Türkei werden weiter an Bedeutung gewinnen**

Der Ausbau und die Ertüchtigung der **Korridore II** (Berlin - Nizhnij Novgorod-Jekaterinburg) mit Anschluss über die Transsib an den ostasiatischen Raum, **III** (Berlin/Dresden – Kiev), **IV** (Berlin/Nürnberg – Istanbul) und **X** (Salzburg - Zweig C: Nis – Sofija zum Korridor IV nach Istanbul) sowie die Optimierung der Verkehre auf diesen Korridoren haben daher aus Sicht der DB AG den höchsten Stellenwert.

## 1. Nordostverkehre / Russland – Ostasien (China)

Russland konnte in den letzten Jahren sein Außenhandelsvolumen deutlich steigern. 2003 verzeichnete das Land einen Handelsvolumen von 156,6 Mrd. Euro, wobei die EU mit einem Anteil von über einem Drittel Haupthandelspartner Russlands ist. Die Wachstumsprognosen für den Außenhandel zwischen der EU und Russland liegen bis 2015 bei über 100%. Russland importiert aus der EU vor allem Maschinen, Fahrzeuge und Elektrotechnik (39%), landwirtschaftliche Produkte (24%) und Chemieprodukte (18%). Im Gegenzug exportiert das Land vor allem Rohstoffe wie Erdöl, Erze und Holz sowie Metallerzeugnisse. Deutschland ist der wichtigste Handelspartner Russlands. 2003 betragen die Exporte nach Deutschland 7,6% des gesamten russischen Exports; die Importe aus Deutschland 14,3% der Gesamteinfuhren.

**Wachstumsprognosen für den Außenhandel zwischen der EU und Russland liegen bis 2015 bei über 100%.**

Die Bahnen profitieren derzeit nur unzureichend vom vorhandenen Transportvolumen; nur 2% aller Güter werden auf der Schiene transportiert. Das Schienengüterverkehrsaufkommen zwischen Deutschland und Russland betrug 2003 ca. 0,73 Millionen Tonnen.

Die Weiterentwicklung der Schienenverbindungen nach China bietet dabei zusätzlich mittelfristig eine echte Alternative zum Seeweg. China hat sich zu einem der wichtigsten Handelspartner weltweit entwickelt; die Außenhandelsbilanz des Landes wies 2003 ein Volumen von 656,3 Milliarden Euro auf. Haupthandelspartner neben den USA ist Deutschland. Erste Erfahrungen zeigen, dass verbesserte Schienenverkehrsangebote positiv angenommen werden. Grundsätzlich bieten sich alle containerfähigen Güter (z.B. Textilien, elektronische Geräte, Mineralien) an. Der Schienenweg wird dabei umso attraktiver, je weiter die Wirtschaft von den Seehäfen ins Binnenland wächst.

Infrastrukturseitig bestehen die größten Schwierigkeiten auf diesen Strecken in den unterschiedlichen Spurweiten. So müssen die Container derzeit an der chinesisch-

mongolischen Grenze in Erljan/ Dsamin-Ude auf Wagen der russischen Breitspur und anschließend am Grenzübergang Weissrussland/Polen in Brest Malaszewicze wiederum auf Wagen der europäischen Normalspur umgeladen werden.

**Infrastrukturseitig sind unterschiedliche Spurweiten noch eine Schwierigkeit**

Geprüft werden sollte daher inwieweit eine Förderung automatischer Umspurtechnik außer im Personenverkehr auch im Güterverkehr bei schwer umfüllbaren Waren bzw. Waren, die umgepumpt werden müssen, zweckmäßig wäre, um kosten- und zeitaufwendige Umschläge der Güter zu umgehen. Benötigt würde diese insbesondere für Verkehre über Weißrussland, die Ukraine und Moldawien.

**Automatische Umspurtechnik macht aufwendige Umschläge der Güter entbehrlich**

## **2. Südostverkehre in Richtung Türkei**

Die bilateralen Wirtschaftsbeziehungen haben mit der Zollunion EU - Türkei seit dem 01.01.1996 einen neuen institutionellen Rahmen erhalten. Grundsätzlich spielt die Türkei sowohl als Transitland, als auch als Ursprungs- und Zielland eine herausragende Rolle. Sie ist Exportdrehschreibe für den Nahen und Mittleren Osten sowie Zentralasien und hat mit 70 Millionen Konsumenten (Tendenz steigend) einen großen Binnenmarkt. Das Handelsvolumen betrug 2003 im Export 47,3 Mrd. US Dollar, im Import 69,3 Mrd. US Dollar.

**Türkei ist Exportdrehschreibe für den Nahen und Mittleren Osten sowie Zentralasien und hat einen großen Binnenmarkt**

Deutschland ist seit langem einer der wichtigsten Handelspartner der Türkei. Das bilaterale Handelsvolumen überstieg 2003 erstmals die Rekordmarke von 16 Mrd. Euro. Für 2004 zeichnete sich erneut ein kräftiges Handelswachstum ab.

Der internationale Güterverkehr erfolgt überwiegend über den Seeweg. Der Marktanteil des Schiffs bei grenzüberschreitenden Verkehren liegt bei 95% bei den Importen und 72% bei den Exporten. Der Marktanteil der Straße steigt kontinuierlich an.

Der Schienenverkehr wird insbesondere durch unzureichende Bahnverbindungen erschwert. Die gesamte südosteuropäische Region (Rumänien, Bulgarien, Kroatien, Bosnien Herzegowina und Serbien / Montenegro) ist durch erhebliche Infrastrukturengpässe gekennzeichnet. Frachten am Bosphorus müssen auf LKW oder Fähre umgeladen werden.

**Schienenverkehr wird durch unzureichende Bahnverbindungen erschwert**

Obwohl die Frachtraten der Bahn um die Hälfte niedriger liegen als die im Straßengüterverkehr, ist der Marktanteil der Schiene mit 2% daher sehr niedrig.

Erhebliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur, aber auch die Optimierung der grenzüberschreitenden Prozesse gemeinsam mit den Nachbarbahnen, sind dringend erforderlich.

**Erhebliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind dringend erforderlich**

Infrastrukturseitig stellt bezogen auf den Korridor IV zum Beispiel die fehlende Elektrifizierung auf den Streckenabschnitten Bukarest – Ruse und Svilengrad – Dimitrovgrad eine wichtige noch ausstehende Maßnahme dar.

### III. Weitere erforderliche Maßnahmen

Die Bahnen sehen auf den genannten Achsen erhebliche Verlagerungspotenziale für die Schiene und haben bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Schienenverkehrsverbindungen getroffen.

**Bahnseitige Maßnahmen zur Verbesserung der Schienenverkehrsverbindungen: Vierachsenprojekt und Projekt ZEUS**

So haben die Unternehmen PKP, BC, RZD und DB AG das Vierachsenprojekt aufgesetzt, um eine Belebung der Verkehre auf dem Korridor II zu erreichen.

Auf der Strecke Deutschland - Türkei (Korridor IV) sowie Deutschland – Griechenland (Korridor X) haben sich die Eisenbahnunternehmen BDZ, CD, CFR MARFA, GYSEV, HZ, JZ/ZTP, MAV, MZ, OSE, Railion, RCA, SZ, TCDD und ZSSK in dem Projekt ZEUS zusammengeschlossen.

In diesem Rahmen bemühen sich die beteiligten Bahnen um durchgehende Prozesse und die Verbesserung der Angebotsqualität zu möglichst günstigen Preisen. Besonders wichtig ist dabei die Verkürzung der Transportzeiten.

**Besonders wichtig ist die Verkürzung der Transportzeiten**

Eine Vielzahl technischer (z.B. unterschiedliche Spurweiten, Strom- und Signalsysteme), administrativer sowie produktions- oder betrieblicher Hindernisse wurden identifiziert. Diese spielen eine erhebliche Rolle. Verbesserungen sind umso dringlicher, je mehr Grenzen auf einer Achse überwunden werden müssen (z.B.: ZEUS: 6 Länder und Grenzen).

#### 1. Unterschiedliches Frachtrecht SMGS / CIM

So verursachen zum Beispiel die unterschiedlichen Rechtsregime CIM und SMGS an den EU-Grenzen erhebliche Schwierigkeiten, vor allem zeitaufwendige Grenzprozesse. Um diese Probleme zu lösen, hat das Internationale Transportkomitee für den Schienenverkehr, CIT, in enger Kooperation mit der CER und OSShD ein Projekt zur Entwicklung eines kohärenten Frachtrechtssystems aufgesetzt. Während der ersten Phase soll auf der Basis der unterschiedlichen Rechtssysteme ein einheitlicher Frachtbrief entwickelt werden. Phase 2 zielt darauf ab, ein gemeinsames Haftungsregime und ein System zur Aufteilung der Schadensersatzverpflichtungen bei Verlust und Beschädigung von Gütern während des Transports im Rahmen der durch das

**Verkürzung der Grenzaufenthalte durch beschleunigte Zollverfahren**

CIM und SMGS-Regime gewährten Vertragsfreiheit zu entwickeln. Im Rahmen der dritten Phase soll langfristig ein neues einheitliches Rechtsregime entstehen.

Die EU sollte diese Arbeiten unbedingt unterstützen, insbesondere im Hinblick auf die (hoheitlichen) Zollaspekte. Nur wenn der gemeinsame CIM/SMGS Frachtbrief durch alle beteiligten Staaten und die EU als Zolldokument anerkannt wird, kann das Projekt gelingen.

**Anerkennung  
CIM/SMGS Frachtbrief  
ist von entscheidender  
Bedeutung**

## **2. Austausch von Fracht- und Betriebsdaten**

Ein weiteres wesentliches Element zur Verbesserung der Schienenverkehrstransporte sind kompatible und moderne Systeme für den Austausch von Fracht- und Betriebsdaten. Der Harmonisierung der Datenaustauschsysteme -wie z.B. im Rahmen der TSI TAF (Technische Spezifikation Telematic Applications for Freight Services)- sollte daher besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

**Harmonisierung der  
Datenaustauschsys-  
teme**

## **3. Fahrzeugzulassung und Inspektionsverfahren**

Die Anerkennung von Fahrzeugen auf fremden Netzen stellt sowohl innerhalb der EU als auch im Verkehr mit Drittstaaten ein wesentliches Hindernis dar. Einheitliche zügige Zulassungsverfahren sind daher dringend erforderlich.

**Einheitliche zügige  
Verfahren für Fahr-  
zeugzulassung und  
Inspektionen entwi-  
ckeln**

Das gleiche gilt für die Inspektionsverfahren. Nur durch gegenseitige Anerkennungen können hier Fortschritte erzielt werden.

## **4. Handlungsbedarf seitens der EU**

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Vielzahl der systemimmanenten technischen, administrativen und betrieblichen Hindernisse im internationalen Schienengüterverkehr nur durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen, staatlichen Stellen und der EU überwunden werden können. Die EU sollte sich dabei darum bemühen, keine neuen Hindernisse aufzubauen und die Schaffung neuer Insellösungen durch EU-Recht möglichst vermeiden. Im Rahmen von Neu- und Weiterentwicklungen, die von anerkannten internationalen transportrechtlichen Standards abweichen, sollte man um Kohärenz bemüht sein. Die Aktivitäten der Eisenbahnunternehmen zur Verbesserung der Transportleistungen sollten unterstützt werden.

**Entwicklung möglichst  
kohärent gestalten /  
Insellösungen vermei-  
den**

Ganz wesentlich ist in diesem Zusammenhang die Anerkennung des einheitlichen CIM/SMGS Frachtbriefs, einheitliche zügige Verfahren für die Fahrzeugzulassung sowie die Har-

monisierung der Datenaustauschsysteme z.B. auf der Basis der TSI TAF.

#### **IV. Finanzierung**

Im Grundsatz sollten bestehende Programme genutzt und gegebenenfalls erweitert werden. Im Hinblick auf Maßnahmen betreffend Weißrussland, Ukraine und Russland kommt dabei vor allem das Programm TACIS in Betracht. Als weitere Programme sind insbesondere INTERREG, ISPA, PHARE und MEDA zu nennen.

**Bestehende Programme (TACIS, INTERREG, ISPA, PHARE, MEDA) nutzen und Schwerpunkt auf Schienenverkehrsinvestitionen setzen**

Der Entwicklung der Infrastruktur (einschließlich Umspurtechnik) sowie der Verbesserung der Schienenverkehrsangebote durch Kooperationen zwischen den Eisenbahnunternehmen als Maßnahme zur wirtschaftlichen Entwicklung und als Beitrag zum Umweltschutz durch Verlagerung von Verkehr auf die Schiene sollte dabei eine höhere Bedeutung eingeräumt werden.

Die EU sollte mit den Beteiligten (insbesondere Bahnen und staatlichen Stellen) im Rahmen eines sektorspezifischen Dialogs feststellen, wie die vorhandenen Mittel / Programme optimal genutzt werden können.

Berlin, den 24.3.2005

**Kontakt:**

Deutsche Bahn AG

Konzernbevollmächtigter für Europäische Angelegenheiten und Wettbewerb

Potsdamer Platz 2

10785 Berlin

Telefon: (030) 243-61110

Fax: (030) 243-61915

Verkehrspolitik@bahn.de