

Stellungnahme, Februar 2006

Erweiterung der Hauptachsen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu Nachbarstaaten und Regionen

1 Vorbemerkung

Im Frühjahr 2005 hat sich die DB AG bereits an der Konsultation der Europäischen Kommission zur „Verbindung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit den Nachbarstaaten der erweiterten Europäischen Union“ mit einer Stellungnahme vom 25.03.2005 beteiligt. Die darin geäußerten Überlegungen gelten aus Sicht der DB AG weiterhin.

Am 07.12.2005 hat die hochrangige Gruppe ihren Bericht zum Thema "Extension of the major TEN axes to neighbouring countries and regions" veröffentlicht. Die DB AG, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie die CER waren in die Erstellung des Berichts eingebunden und konnten ihre Punkte einbringen. Grundsätzlich begrüßt die DB AG die Arbeit und die Empfehlungen der hochrangigen Gruppe. Allerdings müssen die Planungen und Maßnahmen mit Augenmaß umgesetzt werden. Wirtschaftliche Darstellbarkeit und Förderung sind dabei notwendige Eckpfeiler.

Zur Unterstützung eines vertieften Konsultations- und Diskussionsprozesses beantwortet die DB AG nachfolgend die Fragen zum Bericht der hochrangigen Gruppe.

2 Fragen und Antworten zum Bericht

Frage 1

Stellen die fünf wichtigsten Verkehrsachsen, die im Bericht der hochrangigen Gruppe (hochrangige Gruppe) hervorgehoben werden, nach Ihrer Ansicht die Hauptachsen für den internationalen Verkehr dar und was würden Sie hinzufügen/streichen, wenn die Gelegenheit gegeben ist, und warum?

Wichtige Verkehrsachsen

Antwort 1

Die DB AG begrüßt besonders die herausgehobene Bedeutung des Rheinkorridors auch in diesem Bericht. Er zeigt die Bedeutung für den Transportfluss in der EU und darüber hinaus an. Der Rheinkorridor hat aus Sicht der DB höchste Priorität, er wird der erste interoperable ETCS-Korridor durch Deutschland.

Rheinkorridor erste interoperable Verbindung durch Deutschland

Die Ost-West-Achse, welche die DB AG als zweitwichtigste, interoperable Achse sieht, ist zwischen Berlin und Frankfurt/Oder als multimodale Trans-Nationale-Achse definiert. Als ETCS Korridor schließt diese Verbindung nach Westen über Magdeburg – Mönchengladbach – Aachen – Grenze Deutschland/Belgien – Antwerpen die ARA-Häfen an. Nach Osten wird einerseits über den nördlichen Ast Berlin – Frankfurt (Oder) – Warschau – Tallin das Baltikum sowie Russland erschlossen und andererseits über den

Verbindungen nach Russland mit hoher Bedeutung

südlichen Ast Hoyerswerda – Horka - Grenze Deutschland/Polen – Wroclaw – Krakow die Ukraine angebunden. Deswegen unterstreicht die DB AG die hohe Bedeutung des Ost-West-Verkehrs, insbesondere über den Korridor II (Berlin - Nizhnij Novgorod-Jekaterinburg) mit Anschluss über die Transsib an den mittel- und ostasiatischen Raum.

Dementsprechend sollte der weitere Ausbau durchgängig mit einer Geschwindigkeit von 160 Km/h bis Brest (Spurweiten-Schnittstelle) erfolgen.

Positiv für den internationalen Schienenverkehr ist auch die hohe Priorität für die Südostachse. Hier sollte jedoch neben dem Korridor X (Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Belgrad – Nis) auch der Korridor IV (Wien – Budapest – Bukarest – Istanbul) berücksichtigt werden. Der Korridor IV ist insb. für den Schienengüterverkehr von hoher Bedeutung, da zum heutigen Zeitpunkt der überwiegende Anteil der Verkehre über diesen Korridor abgewickelt wird.

Die bilateralen Wirtschaftsbeziehungen haben mit der Zollunion EU - Türkei einen neuen institutionellen Rahmen erhalten. Grundsätzlich spielt die Türkei sowohl als Transitland, als auch als Ursprungs- und Zielland des wirtschaftlichen Warenaustausches eine herausragende Rolle. Bessere Bahnverbindungen unterstützen den Handel zwischen der EU und dem Nahen und Mittleren Osten, Zentralasien und der Türkei selbst. Deutschland ist wichtigster Handelspartner der Türkei.

Der Ausbau und die Ertüchtigung sowie die Optimierung der Verkehre auf diesen Korridoren haben daher aus Sicht der DB AG einen sehr hohen Stellenwert.

Frage 2

Der Bericht der hochrangigen Gruppe stellt mehrere Maßnahmen zu sogenannten horizontalen Fragen vor. Sind diese die wichtigsten und helfen die Empfehlungen der Gruppe, die Probleme zu lösen?

Antwort 2

Die DB AG begrüßt grundsätzlich alle auf das Eisenbahnwesen bezogenen Vorschläge der Gruppe betreffend die horizontalen Maßnahmen. Ein Eisenbahnsystem ohne zeitraubende Grenzaufenthalte im von der Gruppe betrachteten geographischen Raum ist für die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene von außerordentlich hoher Bedeutung. Der graduelle Abbau von technischen, rechtlichen und organisatorischen Grenzhindernissen und von Hindernissen zur Erreichung einer für den flüssigen und sicheren Eisenbahnbetrieb anzustrebenden, grenzüberschreitenden Interoperabilität ist notwendig. Entsprechende Maßnahmen müssen aber gleichsam einer strengen Nutzen-Kosten-Kontrolle unterworfen und die Finanzierung einvernehmlich vorab geregelt werden.

Für die aus der Sicht der DB AG oben genannten prioritären Korridore

Balkanachse führt die Türkei an die EU heran

Warenaustausch durch gute Schienenverbindungen verbessern

Horizontale Fragen

Gradueller Abbau von Grenzhindernissen

Elektronische Mana-

sind neben den bereits durch die zuständigen supranationalen und nationalen Stellen verfolgten Maßnahmen zur Schaffung einer fracht-, zoll-, und sicherheitsrechtlichen Interoperabilität (6.5.3; 6.9) insbesondere Maßnahmen im Bereich des elektronischen Datenaustausches zur Überwindung (6.5.4.) organisatorischer Hindernisse von Bedeutung. Einheitliche EDI (eletronic data interchange) Standards und Verfahren über den betrachteten Verkehrsraum hinweg können zu erheblichen Effizienzsteigerungen sowohl bei den Eisenbahnen selbst, im intermodalen Verkehr über die gesamte Transportkette und bei den Verladern und Passagieren führen. Der Nutzen der (in der Regel) steuerfinanzierten Verkehrsinfrastruktur kann somit in vielen Achsensegmenten erhöht werden.

**gement Systeme für
besseren Informations-
fluss im multinationalen
Eisenbahnraum**

Die DB AG unterstützt die Ansicht der hochrangigen Gruppe, dass eine Förderung einer Pilotanwendung im paneuropäischen Korridor II mit der Anbindung an die transsibirische Eisenbahn in den zentral- und ostasiatischen Raum (Nord-Achse) vorrangig erwogen und einer Machbarkeits- sowie Kosten-Nutzen – und Finanzierungs-Untersuchung unterzogen werden sollte. Ein vergleichbarer Pilot sollte im bisherigen paneuropäischen Korridor IV (Südost-Achse) gestartet werden. Entsprechende Aktivitäten sollten die Erkenntnisse aus den Arbeiten zu einer TSI-TAF vollumfänglich einbeziehen.

**EDI Pilotanwendung im
multinationalen Korri-
dor Berlin - Nizhnij
Novgorod-
Jekaterinburg**

Frage 3

Die Finanzierung der Verkehrsinvestitionen bereitet Kopfschmerzen. Wie kann die Umsetzung dieser Achsen und der horizontalen Maßnahmen am besten finanziert werden? Was könnte die Rolle des Privatsektors und der Benutzungsgebühren sein?

**Finanzierung der Ver-
kehrsinvestitionen**

Antwort 3

Zur EU-Förderung sollten bestehende Programme genutzt und gegebenenfalls konsolidiert 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 EU-
Programme nutzen**

Soweit die hochrangige Gruppe das Instrument der Twinning-Programme für die Implementierung von horizontalen Maßnahmen vorschlägt, so begrüßt die DB AG grundsätzlich eine nachhaltige Förderung solcher Maßnahmen, insbesondere der oben genannten Pilotanwendungen. Allerdings sollten, je nach Projektprofil auch andere Förderinstrumente zur Anwendung kommen, insbesondere „technical assistance programmes“, um die Inanspruchnahme des bestmöglichen Sachverständes in solchen Förderprogrammen zu sichern.

**Twinning-Programme
einsetzen**

Die DB AG teilt die Einschätzung der hochrangigen Gruppe, dass die finanziellen Möglichkeiten der EU zur Förderung von Maßnahmen –

**Schwerpunkt auf
Schienenverkehrs-**

auch und gerade in der Haushaltsperiode 2007-2013 – begrenzt sein werden und weiterhin vor allem auf Studien, Ausbildung und Verwaltungshilfe gerichtet bleiben. Eine Ausweitung auf Investitionsmaßnahmen für ausgewählte grenzüberschreitende Abschnitte oder bestimmte horizontale Maßnahmen z.B. der Telematik wird von der DB AG sehr begrüßt.

Investitionen setzen

Mit den Kreditlinien und Programmen der Europäischen Investitionsbank, der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung sowie der Weltbank stehen weitere Mittel zur Verfügung. Die DB AG befürwortet eine stärkere Verzahnung des Bank-Instrumentariums mit den Programmen der EU. Die EU sollte mit den Beteiligten (insbesondere Bahnen und staatlichen Stellen) im Rahmen eines sektorspezifischen Dialogs feststellen, wie alle vorhandenen Mittel / Programme optimal genutzt werden können.

Investitionsförderprogramme der Banken mit EU-Förderung verzahnen

Eine stärkere Einbindung des privaten Sektors etwa in Form von Public-Private-Partnership (PPP) kann auf Grund der besonders langen Investitionshorizonte für Eisenbahninfrastruktur bzw. auf Grund geringer Nutzungsdichte nur mit weiterhin starker staatlicher Beteiligung/Garantie funktionieren. Aus diesem Grund ist dieses Instrument wenn überhaupt nur fallweise einsetzbar aber keine generelle Lösung.

PPP im Eisenbahnsektor nur fallweise einsetzbar

Hinsichtlich Nutzungsgebühren ist festzuhalten, dass die Eisenbahnen in Europa schon entsprechende Preissysteme haben – wenn auch sehr heterogen gestaltet. Investitionsvorhaben werden bereits heute abzüglich der Förderung durch den Nationalstaat, die EU und die Entwicklungsbanken in das Preissystem eingerechnet und vom Nutzer zurückgeholt. Handlungsbedarf besteht vor allem hinsichtlich der Wegekostenanlastung der anderen Verkehrsträger. Nur wenn diese auch entsprechende Finanzierungsbeiträge über Wegekostenanlastung leisten, werden sich die intermodalen Wettbewerbsbedingungen vereinheitlichen.

Nutzungsgebühren im Eisenbahnsektor sind Standard - Wegekostenanlastung anderer Verkehrsträger nachführen

Frage 4 und 5

Für die Durchführung und Koordinierung der empfohlenen Aktionen fordert der Bericht entweder eine gemeinsame Absichtserklärung oder ein internationales Abkommen. Sind diese Massnahmen hilfreich? Wenn nicht, wie würden Sie die Durchführung und Koordinierung der Aktionen gewährleisten?

Durchführung und Koordination

Die Gruppe hat die Integration der bestehenden Abkommensprotokolle (MoU) in einem kohärenten Rahmen in Betracht gezogen. Muss man dafür einen internationalen Vertrag in Betracht ziehen?

Antwort 4 und 5

Der Bericht der hochrangigen Gruppe hat die verschiedenen Formen

der Koordination von Korridormaßnahmen analysiert. Für die Mehrzahl der Korridore (TEN, Pan-Europäische Korridore, Nord-Süd-Korridor und Traceca Korridor) bestehen bereits funktionsfähige Mechanismen zur Koordination (EU-Koordinator, Lenkungskreis, Memorandum of Understanding). Diese Korridore stärker zu verzahnen könnte in der Tat – wie von der hochrangigen Gruppe vorgeschlagen – von den Europäischen Koordinatoren der TEN/Pan-Korridore wahrgenommen werden. Deren Aufgabengebiet müsste entsprechend erweitert werden. Ein gesondertes internationales Abkommen, eine internationale Absichtserklärung oder ein internationaler Vertrag ist aus Sicht der DB AG nicht geboten.

Funktion der TEN-EU-Koordinatoren stärken

Berlin, den 17. Februar 2006

Kontakt:

Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter für Europäische Angelegenheiten und Wettbewerb
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon: (030) 243-61110
Fax: (030) 243-61915
verkehrs politik@bahn.de