

017741/EU XXIV.GP
Eingelangt am 09/09/09

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 8.9.2009
KOM(2009) 464 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
DEN RAT**

**Bericht über die Fortschritte bei der Anwendung der Richtlinie über die
Eisenbahnsicherheit und der Richtlinien über die Interoperabilität des
Eisenbahnsystems**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEK(2009) 1157}

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Bericht über die Fortschritte bei der Anwendung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und der Richtlinien über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. EINLEITUNG

Der Bericht beschreibt die Fortschritte, die bei der Anwendung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und der Verwirklichung der Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems seit Annahme des ersten Berichts der Kommission von November 2006¹ erzielt wurden. Mit dem Bericht wird den Anforderungen von Artikel 31 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit², Artikel 24 der Richtlinie über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems³ und Artikel 28 der Richtlinie über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems⁴ entsprochen.

Zur Vorbereitung des Berichts hat die Kommission eine Studie über den Stand der Umsetzung der Rechtsvorschriften zur Eisenbahninteroperabilität und Eisenbahnsicherheit sowie die auf dem Gebiet erzielten Fortschritte⁵ in Auftrag gegeben und eine öffentliche Konsultation durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Konsultation sind im Anhang dieses Berichts zusammengefasst⁶.

Im Bereich der Eisenbahnsicherheit stützt sich der Bericht auf die Ergebnisse des ersten Zweijahresberichts der Europäischen Eisenbahnagentur von 2008 über die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit in der Europäischen Gemeinschaft⁷.

Kürzlich erfolgte Änderungen der Rechtsvorschriften über die Eisenbahnsicherheit und die Interoperabilität⁸ blieben in dem Bericht unberücksichtigt, da sie sich noch in der nationalen Umsetzungsphase befinden.

¹ Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung der Interoperabilitäts-Richtlinien, KOM(2006) 660 endg.

² Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft, ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16.

³ Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

⁴ Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

⁵ http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007_interoperability_safety.pdf.

⁶ Arbeitspapier der Kommission zu ihrer Mitteilung an den Rat und das Europäische Parlament: Bericht über die Fortschritte bei der Anwendung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und der Richtlinien über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, SEK(2009) XXX.

⁷ http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our%20products/ERA%20biennial%20reports/Web-ERA_Rapport_final_2008-09-01.pdf.

2. ANWENDUNG DER RICHTLINIE ÜBER DIE EISENBAHNSICHERHEIT

2.1. Umsetzung durch die Mitgliedstaaten

Sämtliche Mitgliedstaaten mit Ausnahme Luxemburgs, gegen das noch Vertragsverletzungsverfahren anhängig sind, haben die Kommission über ihre nationalen Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit unterrichtet. In einigen Fällen hat die Umsetzung sich allerdings über den in der Richtlinie festgelegten Termin (30. April 2006) hinaus verzögert.

Als nächstes muss geprüft werden, ob alle Bestimmungen der Richtlinie ordnungsgemäß umgesetzt wurden. Dazu gehören auch Konformitätsprüfungen und eingehende Untersuchungen, beispielsweise um festzustellen, ob die nationalen Stellen über die Kapazitäten verfügen, die für die Wahrnehmung der in den Richtlinien geforderten Aufgaben notwendig sind. Diese Untersuchungen dauern noch an, so dass abschließende Schlussfolgerungen in diesem Punkt noch verfrüht sind. Einige Ergebnisse über die Notifizierung nationaler Sicherheitsvorschriften und die Einrichtung nationaler Stellen liegen allerdings bereits vor.

2.2. Nationale Sicherheitsvorschriften und Notifizierung

Gemäß Artikel 8 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit müssen die Mitgliedstaaten nationale Sicherheitsvorschriften festlegen und sie der Kommission notifizieren. Dabei handelt es sich um Sicherheitsanforderungen, die auf Ebene der Mitgliedstaaten auferlegt werden und für mehr als nur ein Eisenbahnunternehmen gelten.

Bislang wurden fast 5000 nationale Sicherheitsvorschriften notifiziert. Die Agentur hat diese Notifizierungen auf Ersuchen der Kommission geprüft und ihr empfohlen, die meisten Mitgliedstaaten aufzufordern, klärende Angaben zu übermitteln oder ihre Vorschriften erneut zu notifizieren.

In Bezug auf die Veröffentlichung der nationalen Sicherheitsvorschriften soll die Agentur 2009 Vorschläge für einen verbesserten Zugang unterbreiten.

2.3. Einrichtung nationaler Behörden und Stellen

Die nationalen Sicherheitsbehörden spielen eine wichtige Rolle dabei, die Sicherheit aufrechtzuerhalten und zugleich dafür zu sorgen, dass bei der Verbesserung der Interoperabilität die Sicherheit kein Hindernis für die Marktöffnung darstellt. Die nationalen Sicherheitsbehörden wurden überwiegend in den Jahren 2006 und 2007 eingerichtet. Ende 2008 gab es nur einen Mitgliedstaat, der noch keine Sicherheitsbehörde eingerichtet hatte. In den meisten Fällen sind diese Behörden dem Verkehrsministerium unterstellt.

⁸ Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.
Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft, ABl. L 345 vom 23.12.2008, S. 62.

Ferner müssen die Mitgliedstaaten unabhängige Stellen für die Untersuchung schwerer Eisenbahnunfälle einrichten. Im April 2009 hatte nur ein Mitgliedstaat noch keine solche Stelle eingerichtet.

Die Agentur hat Netzwerke aufgebaut, durch die die Zusammenarbeit sowie der Meinungs- und Erfahrungsaustausch zwischen diesen nationalen Stellen erleichtert wird.

2.4. Ausarbeitung und Anwendung von Durchführungsvorschriften auf europäischer Ebene

Gemäß der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit hat die Kommission zahlreiche Durchführungsvorschriften zu erlassen, die zuvor von der Agentur auf der Grundlage ihr von der Kommission übertragener Mandate ausgearbeitet wurden (siehe Anhang⁶).

Die erste dieser Rechtsvorschriften, die Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission zur Verwendung eines einheitlichen europäischen Formats für Sicherheitsbescheinigungen und Antragsunterlagen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG und zur Gültigkeit von gemäß der Richtlinie 2001/14/EG ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen⁹, wurde 2007 erlassen.

Gemeinsame Sicherheitsmethoden für die Risikobewertung sowie zur Bewertung der Erreichung gemeinsamer Sicherheitsziele wurden am 24. April 2009¹⁰ bzw. am 5. Juni 2009¹¹ beschlossen, während weitere Rechtsvorschriften sich in Vorbereitung befinden.

2.5. Sicherheitsbescheinigung

Die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sieht vor, dass Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Genehmigung erlangen müssen. Sowohl die Sicherheitsbescheinigung als auch die Genehmigung umfassen jeweils zwei Teile: einen Teil A über die Zulassung des Sicherheitsmanagements des Eisenbahnunternehmens bzw. Infrastrukturbetreibers, und einen für ein bestimmtes Streckennetz geltenden Teil B.

Am 31. März 2009 waren in der von der Agentur geführten Datenbank für Sicherheitsbescheinigungen 277 gültige Bescheinigungen Teil A erfasst. Die meisten davon wurden 2007 und 2008 ausgestellt.

Anhand einer Bewertung der entsprechenden Verfahren in den Mitgliedstaaten wird die Agentur 2010 weitere Informationen über den Stand der Sicherheitsbescheinigung bereitstellen und eine Strategie für den Übergang zu einer einheitlichen Gemeinschaftsbescheinigung vorschlagen.

2.6. Sicherheitsberichte

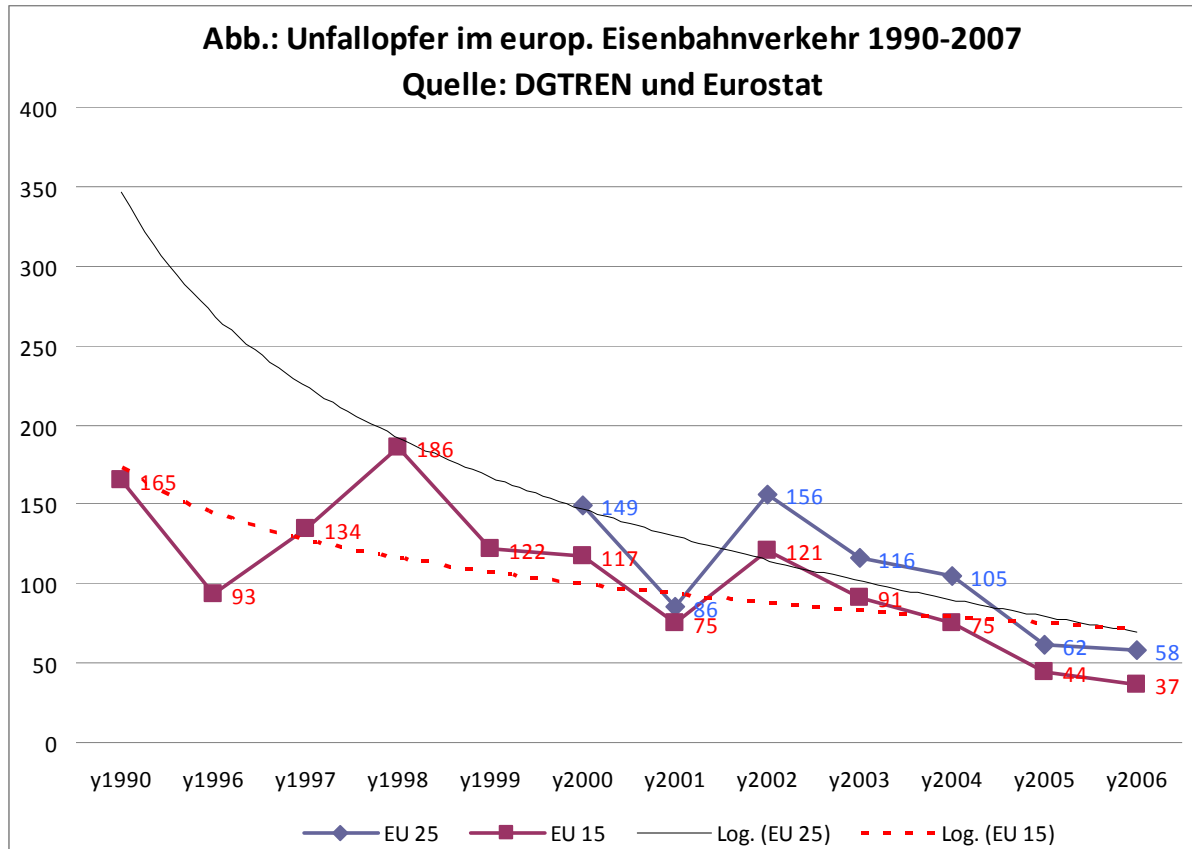
Gemäß Artikel 18 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit müssen die nationalen Sicherheitsbehörden jährliche Berichte mit Angaben über die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit veröffentlichen. Die Agentur verwendet diese Berichte zur kontinuierlichen Beobachtung der Fortschritte bei der Eisenbahnsicherheit in der EU (siehe Zweijahresbericht der ERA⁷).

⁹ ABl. L 153 vom 14.6.2007, S. 9.

¹⁰ ABl. L 108 vom 29.4.2009, S. 4.

¹¹ ABl. L 150 vom 13.6.2009, S. 11.

Erste Zahlen bestätigen generell, dass die Eisenbahn – mit weniger als 100 Unfallopfern pro Jahr gegenüber ca. 40 000 Verkehrstoten auf den Straßen der EU – ein äußerst sicheres Verkehrsmittel für die Kunden ist. Auch die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit in den EU-Mitgliedstaaten ist ausgesprochen positiv, da die Zahl der Unfallopfer zwischen 1970 und 2006 von etwa 400 auf 58 gesunken ist.



Anhand dieser Zahlen und weiterer landesbezogener Analysen wird auch deutlich, dass Märkte geöffnet und Funktionen voneinander getrennt werden können, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.

Die Zahlen belegen allerdings auch, dass bei Eisenbahnunfällen häufig Dritte zu Tode kommen. Dabei handelt es sich meist um Unbefugte auf Eisenbahnanlagen und Benutzer von Bahnübergängen (zusammen etwa 1500 Unfallopfer pro Jahr). Eine weitere Ursache von Eisenbahnunfällen sind Selbstmorde, die nicht als Unfälle in die Statistik einfließen und über die nur selten in der Presse berichtet wird. Im Jahr 2006 wurden etwa 2300 gezählt, was mehr als 60 % aller Todesfälle entspricht.

3. FORTSCHRITTE IM BEREICH DER INTEROPERABILITÄT

3.1. Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinien

Alle Mitgliedstaaten haben ihre Maßnahmen zur Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG (Hochgeschwindigkeitsbahnsystem), 2001/16/EG (konventionelles Bahnsystem) und 2004/50/EG (Angleichung der beiden vorgenannten Richtlinien und Ausweitung des Anwendungsbereichs) notifiziert.

Die Interoperabilitätsrichtlinien sehen eine Vielzahl von Durchführungsvorschriften vor. Neben den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI, siehe 3.2) hat die Kommission die Entscheidung 2007/756/EG zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister¹² erlassen. In den Richtlinien sind noch weitere Register vorgesehen (z. B. Infrastruktur- und Fahrzeugregister), die derzeit von der Agentur entwickelt werden.

3.2. TSI: Aktueller Stand

Bei den TSI handelt es sich um technische Spezifikationen, die mit den grundlegenden Anforderungen im Einklang stehen, die in den Interoperabilitätsrichtlinien für die einzelnen Teilsysteme und Interoperabilitätskomponenten festgelegt sind.

Für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem wurden seit 2002 eine Reihe von TSI angenommen, die sich auf alle relevanten Teilsysteme erstrecken. Einige dieser TSI sind 2008 überarbeitet worden. Im Anhang⁶ ist eine Liste aller TSI und der entsprechenden Änderungsentscheidungen angefügt.

Darüber hinaus hat die Kommission mehrere TSI für das konventionelle Eisenbahnsystem beschlossen, und zwar für die Bereiche Telematikanwendungen im Güterverkehr (TAG), Lärmemissionen, Zugsteuerung/-sicherung und Signalgebung (ZZS), Güterwagen sowie Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (OPE). Zudem gelten zwei horizontale TSI (Sicherheit in Eisenbahntunneln und Personen mit eingeschränkter Mobilität) sowohl für das konventionelle wie für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem. All diese TSI wurden von der Europäischen Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn (AEIF) ausgearbeitet, die zum gemeinsamen Gremium gemäß der Richtlinie 96/48/EG bestimmt worden war.

Seit 2006 befasst sich die Europäische Eisenbahnagentur mit der Erstellung der übrigen TSI für das konventionelle Eisenbahnsystem, die sich auf die Gebiete Infrastruktur, Energie, Fahrzeuge (Lokomotiven, Triebzüge und Reisezugwagen) und Telematikanwendungen für den Personenverkehr (TAP) erstrecken. Diese TSI sollen 2010 verabschiedet werden.

Dieser Rechtsrahmen muss allerdings weiterentwickelt werden, beispielsweise um Fehler zu berichtigen, offene Punkte in den TSI zu klären und deren geografisches Anwendungsgebiet zu erweitern.

Deshalb arbeitet die Agentur gegenwärtig an Änderungen folgender TSI für das konventionelle Eisenbahnsystem: Güterwagen, OPE und ZZS. Die Verabschiedung dieser geänderten TSI wird für 2010 erwartet. Für die übrigen TSI wurde ein Änderungsmanagement eingerichtet.

3.3. Untersuchung der Ausnahmen

Ausnahmen ermöglichen es, unter bestimmten Umständen, die in den Interoperabilitätsrichtlinien festgelegt sind, von der Anwendung der TSI abzusehen. Zwischen der Annahme der ersten TSI 2002 und dem Inkrafttreten der Richtlinie 2008/57/EG am 19. Juli 2008 wurden der Kommission 43 Ausnahmen aus 9 Mitgliedstaaten gemeldet. Der Anhang enthält eine vollständige Liste der Ausnahmen⁶.

¹² ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30.

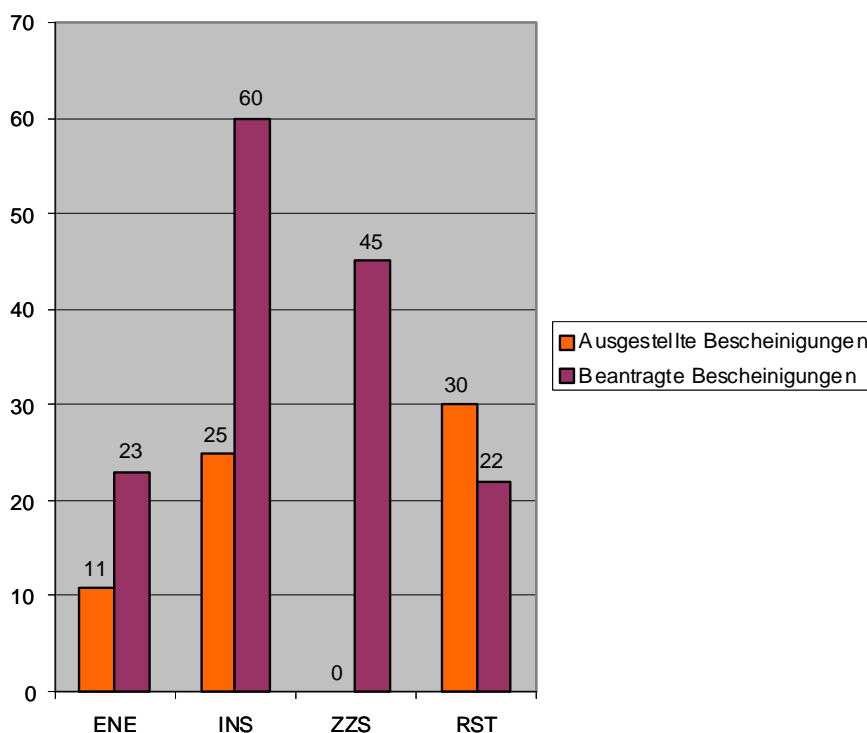
Fast alle geltenden TSI sind von den Ausnahmen betroffen. Die meisten beziehen sich auf die TSI über Lärmemissionen (18), während die übrigen auf Güterwagen (11), Energie (Hochgeschwindigkeit, 6), ZZZ (Hochgeschwindigkeit, 5) und Infrastruktur (Hochgeschwindigkeit, 5) verteilt sind.

Die Mehrheit der Ausnahmen (34) stützt sich auf Artikel 7 Buchstabe a beider Richtlinien, aufgrund dessen neue, erneuerte oder ausgebaute Teilsysteme, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung einer TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden, von der betreffenden TSI ausgenommen werden können. Wegen ihrer Besonderheit können solche Ausnahmen nur kurz nach Veröffentlichung der TSI gewährt werden, so dass die Zahl neuer Ausnahmen in den nächsten Jahren, nachdem alle TSI beschlossen wurden, erheblich zurückgehen dürfte.

Die geringe Zahl und die Art der Ausnahmen sind ein Hinweis darauf, dass die TSI insgesamt erfolgreich angewandt werden.

3.4. Interoperabilität

Anhand der von den benannten Stellen ausgestellten Konformitätsbescheinigungen für Teilsysteme lassen sich Rückschlüsse auf die Fortschritte im Bereich der Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems und auf die Anwendung der TSI ziehen. Die angegebenen Zahlen beziehen sich auf das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, da die TSI für das konventionelle Eisenbahnsystem noch unvollständig sind. Die nachstehende Grafik gibt die Zahl der Bescheinigungen an, die bis Juli 2007 ausgestellt oder beantragt wurden (Quelle: NB Rail):



Die Zahlen weisen auf eine intensive Tätigkeit bei der Zulassung von Teilsystemen hin, von denen jedes einzelne zur Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems beiträgt.

Ein weiterer wichtiger Fortschrittsindikator in Bezug auf die Interoperabilität ist die ERTMS-Einführung im interoperablen europäischen Schienennetz. Ende 2008 waren in verschiedenen europäischen Ländern insgesamt ca. 2000 Kilometer kommerziell betriebene Eisenbahnstrecken, insbesondere Hochgeschwindigkeitstrassen, mit ERTMS ausgerüstet.

Die Schwierigkeiten bei der Festlegung einer einheitlichen und kompatiblen technischen Norm wurden 2008 mit der Unterzeichnung einer Absichtserklärung zwischen der Europäischen Kommission und dem Eisenbahnsektor überwunden.

Die in jüngster Zeit unterzeichneten Verträge und die von den Mitgliedstaaten vorgelegten nationalen Umsetzungspläne weisen auf eine exponentielle Zunahme in den nächsten Jahren hin: Ende 2012 werden 11 500 Kilometer in Betrieb sein, Ende 2015 bereits 23 000.

Am 22. Juli 2009 wurde ein verbindlicher europäischer Umsetzungsplan¹³ verabschiedet, der zu einer raschen und koordinierten Einführung des Systems führen soll. Im Einzelnen soll bis 2015 ein erstes Basisnetz (einschließlich wichtiger Verbindungen wie Rotterdam–Genua, München–Verona, Antwerpen–Basel, Valencia–Lyon–Budapest, Dresden–Budapest–Constanta und Berlin–Terespol) ausgerüstet werden. Bis 2020 werden dann die größten Güterverkehrsknoten in Europa „ERTMS-fähig“ sein, was den Bahnfrachtunternehmen neue Geschäftsmöglichkeiten eröffnen wird.

Beide Untersuchungen weisen auf eine kontinuierlich zunehmende Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems hin.

3.5. Hindernisse für die Interoperabilität

Über ein Jahrhundert lang wurde die Entwicklung der Eisenbahnen auf nationaler Ebene betrieben, und zwar auf der Grundlage einzelstaatlicher Vorschriften anstatt eines gemeinsamen europäischen Konzepts. Der grenzüberschreitende Schienenverkehr in Europa ist deshalb noch immer kompliziert und teuer. Trotz des Einsatzes erheblicher finanzieller, politischer und personeller Mittel für die Integration der Eisenbahnsysteme steht diese Fragmentierung der Schaffung eines europäischen Eisenbahnraums weiterhin im Wege.

Die Vermögenswerte der Bahn sind von langer Lebensdauer, die bei Fahrzeugen 30–40 Jahre und bei der Infrastruktur bis zu einem Jahrhundert beträgt. Zur Bewerkstelligung der technischen Harmonisierung und des Übergangs zu einem interoperablen Eisenbahnsystem müssen somit die Interoperabilitätsanforderungen in erster Linie auf neue, erneuerte oder ausgebauten Teilsysteme angewandt werden. Dies erfordert Zeit, so dass Fortschritte nur mittel- bis langfristig zu erwarten sind. In bestimmten Fällen wie beim ERTMS können die Vorteile der Interoperabilität nur dann genutzt werden, wenn das System koordiniert innerhalb eines ganzen Korridors eingeführt wird. In solchen Fällen ist es notwendig, bestehende Streckenabschnitte noch vor Ablauf der Lebensdauer des Teilsystems zu modernisieren.

Ein weiteres Hindernis für die Interoperabilität ist der Fortbestand unterschiedlicher nationaler Verfahren, obwohl eine Harmonisierung auf europäischer Ebene bereits begonnen hat. Ursache hierfür sind entweder der unvollständige europäische Rechtsrahmen oder Lücken, die Raum für unterschiedliche Interpretationen lassen. Während das

¹³ ABl. L 194 vom 25.7.2009, S. 60.

Hochgeschwindigkeitsbahnsystem bereits über eine vollständige Rechtsgrundlage verfügt, dauern die Arbeiten im Fall des konventionellen Eisenbahnsystems noch an, da die TSI für die Teilsysteme Infrastruktur und Energie sowie für Triebfahrzeuge und Reisezugwagen noch nicht abgeschlossen und verabschiedet wurden. Dieses Hindernis wird im Jahr 2010 überwunden.

In diesem Zusammenhang können so genannte „offene Punkte“ in den TSI zu Interoperabilitätslücken führen, da sie nationalen Vorschriften mit jeweils unterschiedlichen Lösungen für die Schnittstellen unterliegen. Ende 2008 gab es in den geltenden TSI noch über 100 solcher offenen Punkte. Eine Möglichkeit zur Lösung dieses Problems besteht darin, die offenen Punkte im Zuge der TSI-Überarbeitung zu klären.

Zudem decken die bestehenden TSI das Eisenbahnsystem nur teilweise ab, da sich der Geltungsbereich der beiden Interoperabilitätsrichtlinien auf das transeuropäische Eisenbahnnetz gemäß seiner Definition in der Entscheidung 1692/96/EG¹⁴ beschränkt. Die Richtlinie 2004/50/EG sieht eine allmähliche Ausweitung des Geltungsbereichs auf das gesamte Eisenbahnnetz sowie auf sämtliche Fahrzeuge in dem Maße vor, in dem neue TSI verabschiedet oder bestehende TSI überarbeitet werden. Um diese Bestimmung in verhältnismäßiger Weise anzuwenden, hat die Kommission die Agentur 2007 beauftragt zu untersuchen, inwieweit der geografische Geltungsbereich gerade überarbeiteter TSI ausgeweitet werden kann. Der Abschluss der Untersuchung wird für 2009 erwartet.

Ein weiteres potenzielles Hindernis ergibt sich, wenn Teilsysteme zum Zeitpunkt der in den Interoperabilitätsrichtlinien beschriebenen Inbetriebnahmeverfahren in das Eisenbahnsystem integriert werden. Bevor die nationalen Sicherheitsbehörden die Inbetriebnahme eines Teilsystems genehmigen können, muss dessen Kompatibilität mit dem Eisenbahnsystem als Ganzes nachgewiesen werden. Die TSI können unmöglich alle für diese Prüfung notwendigen Anforderungen enthalten. Hieraus ergibt sich das Risiko, dass bestimmte Betriebsverfahren eingeführt werden, die die Interoperabilität beeinträchtigen. In der neuen Interoperabilitätsrichtlinie wurden Verbesserungen in Bezug auf diesen Aspekt der „Integration“ erzielt, der auch in der Verordnung der Kommission über gemeinsame Sicherheitsverfahren für die Risikoanalyse, die in der ersten Jahreshälfte 2009 erlassen werden soll, eine Rolle spielt.

4. FAZIT

Die dank des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens für Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität erzielten Fortschritte sollten dazu beitragen, den weiteren Ausbau des Eisenbahnbinnenmarkts voranzutreiben, Unternehmensgründungen zu fördern, Markteintrittskosten zu senken und letztlich die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern zu verbessern.

Die für diesen Bericht durchgeführten Untersuchungen ergeben zur Zeit noch ein gemischtes Bild.

Die Statistiken zur Eisenbahnsicherheit zeigen, dass das Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft sicher ist und dass die Sicherheit von den organisatorischen Veränderungen, die

¹⁴ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

sich aus den Gemeinschaftsmaßnahmen ergeben, nicht nur unbeeinträchtigt blieb, sondern sich kurz- bis mittelfristig sogar noch verbessern dürfte.

Unter Marktgesichtspunkten stellen Sicherheitsanforderungen noch erhebliche Zutrittsschranken dar. In der Hauptsache liegt dies an den Kosten und der Dauer der nationalen Verfahren sowie deren Uneinheitlichkeit in Europa und dem Mangel an Transparenz/Berechenbarkeit. Auf diesem Gebiet werden deutliche Fortschritte erwartet, teils durch die Harmonisierung der Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen und die Einführung gemeinsamer Sicherheitsverfahren, teils durch die gegenseitige Anerkennung nationaler Vorschriften bei der Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen.

Für den Erfolg dieser Tätigkeiten bestehen zwei Voraussetzungen:

- Die vollständige Errichtung der neuen Stellen, insbesondere der nationalen Sicherheitsbehörden, mit einem vergleichbaren Niveau an Kompetenz und Effizienz. Dies ist notwendig, um gegenseitiges Vertrauen zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden herzustellen. Die Kommission wird deshalb weiterhin prüfen, ob die Gemeinschaftsvorschriften in Bezug auf neue Strukturen und Instrumente ordnungsgemäß umgesetzt wurden.
- Die führende Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur bei der schrittweisen Angleichung von Sicherheitsvorschriften und -verfahren sowie deren Ersetzung durch gemeinsame Verfahren. Diese Rolle kann in Zukunft sogar noch ausgebaut werden im Sinne einer Ergänzung oder Erweiterung der Genehmigungs- und Zulassungstätigkeiten der nationalen Sicherheitsbehörden.

Die Durchführungsvorschriften zur Interoperabilität des TEN-V-Netzes sollen 2010 fertig gestellt werden. Dies hat für die Kommission zweifellos Vorrang, da keine echte Interoperabilität verwirklicht werden kann, solange es nicht für alle Teilsysteme entsprechende TSI gibt. Eine andere Priorität der Kommission ist der Übergang vom alten System (mit den *Bestimmungen für die Benutzung von Güterwagen im internationalen und nationalen Verkehr* (RIV) als wichtigstem Abkommen in der Branche) zur neuen Regelung, die mit den TSI und den Registern für Infrastruktur und Fahrzeuge geschaffen wird.

Die zunehmende Zahl der ausgestellten Konformitätsbescheinigungen für Teilsysteme und die wenigen Ausnahmen weisen insgesamt darauf hin, dass die bestehenden TSI erfolgreich angewandt werden. Dies unterstreicht auch die Bedeutung der benannten Stellen und ihrer Rolle bei der Steigerung von Kompetenz und gegenseitigem Vertrauen. Die noch bestehenden offenen Punkte in den TSI und deren begrenzter geografischer Geltungsbereich stellen jedoch Interoperabilitätshindernisse dar und können als solche die künftige Integration des europäischen Eisenbahnsystems behindern. Daher ist es äußerst wichtig, innerhalb angemessener kurzer Zeit die offenen Punkte zu klären und den geografischen Geltungsbereich der TSI auszuweiten.

Fortschritte im Bereich der Interoperabilität gehen nur langsam vonstatten. Wegen der langen Lebensdauer von Schieneninfrastruktur und Fahrzeugen sowie der Notwendigkeit, die Investitionskosten für den Sektor auf einem annehmbaren Niveau zu halten, sind radikale Veränderungen für die Erzielung einheitlicher Lösungen unmöglich. Deshalb will die Kommission ihre Bemühungen auf die Anwendung jener TSI konzentrieren, die kurz- bis mittelfristig spürbare Vorteile bringen, d. h. die TSI ZZS, TAG, TAP und OPE.

Bei künftigen TSI-Änderungen wird auch den Grundsätzen, die im Rahmen der Strategie zur Vereinfachung des Regulierungsumfelds entwickelt wurden, größere Beachtung zu schenken sein, um die Zweckdienlichkeit, Effizienz und Verhältnismäßigkeit der Rechtsvorschriften für den Schienenverkehr zu gewährleisten. So wird etwa in stärkerem Maße auf die Anwendung freiwilliger europäischer Standards geachtet werden. Mit diesem Bericht konnte die Kommission auf diese Aspekte aufmerksam machen. Sie wird auch in Zukunft untersuchen, wie die Rechtsvorschriften über die Eisenbahnsicherheit und die Interoperabilität in der Praxis angewandt werden, und dafür sorgen, dass sämtliche Durchführungsvorschriften (hauptsächlich TSI für den konventionellen Eisenbahnverkehr und gemeinsame Sicherheitsverfahren) erlassen und die neuen Richtlinien umgesetzt werden. Anschließend will die Kommission eine Mitteilung verfassen, in der sie Bilanz über ihre Politik im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ziehen wird.