

Situationsanalyse des Eisenbahn-Transportmarktes in Mittel- und Osteuropa, und die Verbesserungsmöglichkeiten der Wettbewerbschancen

von Dr. Attila Rixer – Dr. Ferenc Suhai – Dr. Lajos Tóth

HU ISSN 1418-7108: HEJ Manuscript no.: TAR-000503-A

1 Dichte und Ausstattung der mittel- und osteuropäischen Staaten mit Eisenbahn- und Straßennetzen im Benchmarking mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union

Bei der Festlegung des verkehrspolitischen Konzeptes der mittel- und osteuropäischen Staaten (im weiteren MOE-Staaten), insbesondere der Beitrittskandidaten zur EU, werden im allgemeinen über die Dichte und Ausstattung mit Eisenbahn- und Straßennetzen internationale Vergleiche angestellt. In diesen Vergleichen werden normalerweise die gesamten Längen der Eisenbahn- und Autobahnnetze gegenübergestellt. Aufgrund der entsprechenden internationalen Gegenüberstellungen werden auch solche Schlußfolgerungen gezogen, daß die MOE-Staaten im Vergleich zu den EU-Staaten oder zu den Durchschnittsdaten der EU Eisenbahnüberkapazitäten aufweisen, und der Abbau dieser begründet und erwünscht sei, während die Ausstattung mit Autobahnen tief unter dem internationalen Niveau liegt und dementsprechend dringend, sogar aus den beim Abbau der Eisenbahnkapazitäten freigesetzten Ressourcen, ergänzt werden soll.

Eine kausale Gegenüberstellung der beiden Behauptungen und die Suche direkter Zusammenhänge zwischen ihnen führen in dem Falle offensichtlich zu falschen Schlußfolgerungen. Es kann nicht bestritten werden, daß die Ausstattung der MOE-Staaten mit Autobahnen auf niedrigem Niveau liegt, welches erhöht werden muß, daß der Ausbau des das ganze Land abdeckenden Autobahnnetzes und dessen Anschluß an das transeuropäische Straßennetz bzw. an das paneuropäische Autobahnnetz erwünscht sind. Zugleich ist es auch eindeutig, daß eine eingehende Untersuchung und Interpretation der Ausstattung der MOE-Staaten mit Verkehrsinfrastruktur sowohl möglich als auch notwendig sind.

Erstens ist es klar, daß die Autobahn, d.h. die Infrastruktur des Hochgeschwindigkeitsnetzes des Straßenverkehrs korrekt und reell nur mit der Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur der Eisenbahn verglichen werden dürfte, welche in den MOE-Staaten heute leider noch nicht existiert, während die Gesamtlänge des Autobahnnetzes mehrere hundert oder tausend Kilometer beträgt.

Als Beispiel soll die heutige Situation in Ungarn dargestellt werden: es gibt ein Autobahnnetz von mehr als 400 km Gesamtlänge und 1998 hat die Regierung die Ausbaupläne von weiteren 1000 km genehmigt. Dagegen gibt es in Ungarn keine Hochgeschwindigkeitseisenbahnen, die Budapest-Hegyeshalom(Staatsgrenze)- Strecke wurde nämlich nur für eine Geschwindigkeit von 160 km ausgebaut, welche Geschwindigkeit laut internationaler Normen nur als erhöhte Geschwindigkeit bezeichnet werden kann. Außerdem wurde nur etwa die Hälfte (80 km) der gesamten Streckenlänge für diese Geschwindigkeit ausgebaut.

Andererseits ist es auch eindeutig, daß die Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes (der normalen Spurbreite) nur mit der Länge der Hauptverkehrswege des Landes verglichen werden darf.

Ein weiteres Beispiel aus Ungarn: die Gesamtlänge des normalspurigen Eisenbahnnetzes der Ungarischen Staatseisenbahnen (MÁV Rt.), die zusammen mit der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (GYSEV Rt.) etwa 7500 km beträgt, soll dem Landstraßennetz der Hauptverkehrswege von etwa 30.000 km gegenübergestellt werden (die weiteren regionalen Landstraßen von etwa 100.000 km, 2. Kategorie der Verkehrswege, bzw. die sonstigen Landstraßen mit einer Länge von weiteren 50.000 km werden hier außer Acht gelassen).

Aufgrund dieser Gesamtlänge der Verkehrsnetze werden im folgenden neuartige Vergleiche gemacht.

Die einschlägigen vergleichbaren effektiven und spezifischen Daten von 23 europäischen Ländern enthält Tabelle 1.

Aufgrund der Netzlänge, des Flächeninhaltes des Landes, und der Zahl der Bevölkerung können Daten über die Infrastrukturdichte und über die Infrastrukturausstattung ermittelt werden.

In Tabelle 1 sind die Länder in wachsender Reihenfolge der Bevölkerungsdichte aufgezählt, und anhand dessen können die Länder in die folgenden, voneinander gut abgrenzbaren Klassen der Bevölkerungsdichte eingestuft werden:

- – 20
- 20 – 150
- 150 –

Für einen besser detaillierten Vergleich können natürlich auch weitere, feiner differenzierte Ländergruppen gebildet werden.

Die in Tabelle 1 erfaßten Daten der europäischen Länder sind auch graphisch dargestellt. Abbildung 1 zeigt die Landstraßendichte, Abbildung 2 die Landstraßenausstattung der einzelnen Länder. In beiden Abbildungen trennen sich die einzelnen Ländergruppen den verschiedenen Klassen der Bevölkerungsdichte entsprechend voneinander markant ab. Es ist offensichtlich, aber auch bewiesen durch den logischen Inhalt der verglichenen Daten, daß nur die Niveaus solcher Länder korrekt miteinander verglichen werden dürfen, die ein und derselben Klasse der Bevölkerungsdichte angehören., da der Mobilitätsbedarf in erster Linie von der Bevölkerungsdichte bestimmt ist.

Wenn die zwei Abbildungen miteinander verglichen werden, wird es sichtbar, daß die Länder laut der geprüften Kenndaten zwei verschiedene Reihenfolgen bilden. Die Ausstattungsdaten ermöglichen natürlicherweise eine bessere Beurteilung, da das Ziel der Infrastrukturverbindungen im Personenverkehr die Verbindung der bewohnten Regionen und nicht die der unbewohnten Gegenden oder Gebirgsregionen ist. Dies geht aus der Untersuchung der Länder, die eine größere Fläche aber weniger Einwohner haben, die also eine niedrigere Bevölkerungsdichte aufweisen und zu der ersten Bevölkerungsklasse gehören, hervor. Der rationelle, d. h. Siedlungspunkte miteinander verbindende Ausbau der Infrastruktur zeichnet sich also gut ab.

Die Eisenbahndichte der europäischen Länder vermittelt Abbildung 3, während Abbildung 4 die Ausstattung der Länder mit Eisenbahnen zeigt. Die entsprechenden Daten können Tabelle 1 entnommen werden. Aufgrund der Abbildungen kann festgestellt werden, daß die Eisenbahn die gleiche Charakteristik zeigt, wie die Straße, d.h. die gleichen Schlussfolgerungen gezogen werden können, wie im Fall des Straßenverkehrs.

Untersuchungen ähnlicher Art können auch in einem breiteren Kreis der Länder, z.B. den Binnenmarkt der Europäischen Union, die EU-Regionen, die grenzüberschreitenden europäischen Regionen oder die interregionalen Verbindungen in Betracht gezogen, durchgeführt

werden. Bei diesen Untersuchungen wird auch die Konsistenz der landschaftlichen, wirtschaftlichen, bevölkerungsspezifischen, usw. Raumeinheiten berücksichtigt und deren Verkehrsausstattung unter solchen neuartigen Gesichtspunkten bewertet. Es steht nämlich außer Frage, daß der Binnenmarkt der EU, die frei von inneren Grenzen ist, die Überprüfung und die Erweiterung der bisherigen staatlichen und nationalen Verkehrspolitik der einzelnen Länder hinsichtlich einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik, bzw. in diesem Rahmen einer regionalen Verkehrspolitik nötig macht. In diesem Sinne können die Verkehrsnetze der einzelnen Ländergruppen wie z. B. der Visegrader Vierer, der Karpaten-Region, der Alpen Adria-Länder, oder der Region Österreich Tschechische Republik Slowakei Ungarn Slowenien einheitlich behandelt werden.

Hier haben wir zu bemerken, daß - nach dem EU-Beitritt der MOE-Staaten - sich die bisherige verkehrs und wirtschaftspolitische Bedeutung und Rolle der politischen Grenzen innerhalb der EU ändern, beziehungsweise sich sogar auflösen werden. Parallel damit ändert sich auch die Rolle der Grenzübergänge im Straßen und Eisenbahnverkehr und dementsprechend können auch die für beide Seiten nachteiligen verkehrspolitischen Konsequenzen (wie z.B. die verkehrspolitischen Folgen der Trianoner Grenzen: der Peage-Verkehr, die Schließung der Grenzen im Straßen und Eisenbahnverkehr, die Stilllegungen von Eisenbahnfahrwegen in den Grenzgebieten usw.) voll aufgehoben werden. Es bedeutet, daß die ehemaligen Verkehrsverbindungen zwischen den EU Mitgliedstaaten und den MOE Staaten (z.B. zwischen Österreich und der Tschechischen Republik und der Slowakei oder Ungarn, bzw. zwischen Ungarn und der Slowakei oder Slowenien, Rumänien, sogar Kroatien und Jugoslawien) rehabilitiert und reaktiviert werden können, wenigstens solche davon, die auch heute wichtig sind und gebraucht werden. Damit erscheinen ganz neue Perspektiven für die Einbindung solcher österreichischer, tschechischer, slowakischer, ungarischer, rumänischer, slowenischer, kroatischer, jugoslawischer Nebenstrecken ins Eisenbahnnetz, die infolge der Weltkriege beschnitten wurden und demzufolge ihre ursprüngliche Regionalrolle verloren, und deshalb die durch die neuen Grenzen gebotene Chance, als internationale Eisenbahnlinien mit interregionaler Rolle zu funktionieren, nicht wahrgenommen haben.

Diese Vorhaben können heute schon realisiert werden, einerseits freiwillig, aus logischen, rationellen Gründen, im Interesse der gegenseitigen Vorteile, andererseits durch die Verpflichtungen, die sich durch die Partnerschaft mit der EU für die Mitgliedstaaten und für die Beitrittskandidaten der MOE Staaten (Polen, Tschechische Republik, die Slowakei, Ungarn, Rumänien, Slowenien usw.) ergeben. Ein gutes Beispiel für solche interregionale Infrastrukturrehabilitation oder Reaktivierung ist das mit PHARE Geldern unterstützte Eisenbahn-Grenzverkehr zwischen Slowenien und Ungarn, oder das Projekt der Straßenverkehrsbrücke Sturovo-Esztergom.

Bei einem Vergleich der Abbildungen 1 und 3, bzw. 2 und 4 kann auch festgestellt werden, daß die Werte der Straßendichte und Straßenausstattung im Widerspruch zu der öffentlichen Meinung um etwa zehnfach höher liegen als die gleichen Eisenbahndaten.

Es soll auch noch erwähnt werden, daß z.B. Ungarn und Österreich (mit ungefähr gleichen Flächen und Bevölkerungsgrößen) über fast gleiche Werte in der Eisenbahndichte und -Ausstattung verfügen, was aber die Daten des Straßenverkehrs anbelangt, hat Ungarn etwa zweimal bessere Werte bei den beiden untersuchten Merkmalen als Österreich. Dabei kann natürlich nicht bezweifelt werden, daß die Qualität der ungarischen Straßeninfrastruktur im Vergleich mit den österreichischen, bzw. auch mit den Daten der EU- Mitgliedstaaten weit zurückgeblieben ist.

Das bessere internationale Potential der MOE Staaten im Eisenbahnverkehr ist sowohl für das nachhaltige Wachstum und als auch für die Mobilität vorteilhaft. Unter anderem wird auch dieses Thema in der Schlüsselaktion Nachhaltige Mobilität und Kombiniertes Verkehr des dritten thematischen Programmes (Nachhaltiges und wettbewerbsfähiges Wachstum) in dem 5. Rahmenprogramm für Forschung, technische Entwicklung und Demonstration der EU (1998 2002) behandelt. Die Aufrechterhaltung und Ausschöpfung dieses Potentials sind von verkehrspolitischen und gesellschaftlich-wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus sowie für ganz Ungarn als

auch für Europa (die EU) von vorrangiger Bedeutung. Dies wird in mehreren Dokumenten der EU-Kommission betont. (z.B. im Weißbuch der EU-Kommission aus dem Jahr 1996 über die Revitalisierung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft oder im Grünbuch der EU-Kommission aus dem Jahr 1995 über die europäischen bürgerlichen Verkehrsnetze) Hier möchten wir betonen, daß die Weißbücher der EU-Kommission ihre offiziellen, die Grünbücher ihre geplanten Massnahmen enthalten, und dementsprechend kann das eisenbahnspezifische Weißbuch als die offizielle Verkehrspolitik der EU im Bahnverkehr, und das Grünbuch für den bürgerlichen Verkehr als ein Entwurf für die Verkehrspolitik in dem öffentlichen Verkehr betrachtet werden.

Eine ganz andere Frage ist aber, daß dieses Infrastrukturpotential im Eisenbahnverkehr nur einen mengenmäßigen Vorteil (d.h. einen Vorteil in der Baulänge des Eisenbahnnetzes) bedeutet, da die Eisenbahninfrastruktur der MOE-Staaten hinsichtlich der Qualitätskennziffern (Zahl der Gleise, Elektrifizierung usw.) in einem internationalen Vergleich oder im Vergleich mit den EU-Staaten weit zurückgeblieben ist. Diese Rückständigkeit erscheint auf folgenden Gebieten:

- Elektrifizierung (die elektrifizierten Baulängen machen etwa 30% des gesamten Netzes aus)
- zweigleisiger Ausbau (die zweigleisige Baulänge macht 16% aus)
- Sicherung der Bahnhöfe (der Anteil der Sicherungsanlagen mit Relais liegt bei 41%)
- Sicherung der offenen Strecken (der Anteil der automatischen Signalanlagen beträgt 37%)
- genehmigte Geschwindigkeit (der Anteil der Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit unter 100 km/h beträgt 65%).

Die Daten in den Klammern sind die einschlägigen Kenndaten der MÁV- Infrastruktur.

Anhand der ersten zwei Parameter wird die rückständige Lage der Ungarischen Staatseisenbahnen (MÁV Rt.) als Beispiel im internationalen Vergleich in Abbildung 5 dargestellt.

Die gegenwärtige Situation wird durch den seit langem schlechten und sich ständig verschlechternden technischen Zustand der Eisenbahninfrastruktur der MOE-Staaten weiter beeinträchtigt. Infolge dieser kontinuierlichen Verschlechterung senkt sich die genehmigte Streckengeschwindigkeit (km/h) bzw. der genehmigte Achsendruck auf den einzelnen Strecken und zugleich erhöht sich der Anteil solcher Beschränkungen im Netz (sowohl die Länge der Strecken in km, auf denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt wurde als auch die erlaubte Höchstgeschwindigkeit in km/h).

Bei einer Untersuchung der entsprechenden Kenndaten der Eisenbahnen in den MOE-Staaten zeichnen sich die wichtigsten Richtlinien zur Rehabilitation und der Weiterentwicklung der Infrastruktur wie folgt ab:

- Die Streckenrehabilitation, um die Geschwindigkeits- und Achsendruck- beschränkungen aufzuheben.
- Die Elektrifizierung der Strecken.
- Die Modernisierung der Signalanlagen und
- der Ausbau des zweiten Gleises.

Diese Maßnahmen werden in den einzelnen Ländern natürlich nicht das gleiche Volumen haben.

Anhand der tatsächlichen und spezifischen Daten zeigt auch die regionale Verteilung und Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur der MOE-Staaten ein interessantes Bild. Die Situation in Ungarn ist in Tabelle 2 dargestellt (in der Tabelle ist auch die Ableitung der einzelnen spezifischen Kenndaten angegeben). Die Werte der Parameter A, B, und C sind dem Statistischen

Jahrbuch (TSE) entnommen und widerspiegeln den Zustand der Regionen vom 1. Januar 1996. Aufgrund der Daten des Jahrbuches ist die Reihenfolge des Entwicklungsstandes der einzelnen Großregionen unter Berücksichtigung

- der Dichte der Siedlungen,
- der Bevölkerungsdichte,
- des spezifischen BIP, und
- der spezifischen Arbeitslosigkeit

in Tabelle 3 angegeben. Anhand dieser Reihenfolge können die Regionen Mittel- und Nord-Transdanubien als entwickelt, Süd-Transdanubien als mittelmäßig entwickelt, Nordungarn und die Große Tiefebene als zurückgeblieben bewertet werden. Wenn die Tabellen 2 und 3 miteinander verglichen werden, sieht man, daß der Entwicklungsstand der ungarischen Großregionen und das Niveau der Ausstattung mit Eisenbahninfrastruktur zueinander in Korrelation sind und dies entspricht der normalen multiplikativen (die Entwicklung motivierenden) Wirkung des Verkehrs. Die Region Transdanubien kann hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur nur im Bezug auf die Elektrifizierung als mangelhaft bewertet werden, infolge des schon gestarteten Elektrifizierungsprogramms kann aber eine bedeutende Verbesserung prognostiziert werden.

Es liegt nahe, daß die Dichte der Eisenbahninfrastruktur und die Ausstattung der einzelnen Regionen mit Eisenbahnen auch in interregionalen, im obigen bereits erläuterten Zusammenhängen unter Berücksichtigung einer EU-Kandidatur untersucht werden sollen. Dafür könnte das goldene Dreieck Wien Bratislava Győr als Interregion ein gutes Beispiel zeigen.

Wenn die Eisenbahninfrastruktur der MOE-Staaten qualitativ und quantitativ weiter geprüft wird, muß auch festgestellt werden, daß die Kenndaten wie z.B. die Zahl der Gleise, der Stand der Elektrifizierung, die genehmigte Streckengeschwindigkeit und Achsenlast, die Sicherung auf den Bahnhöfen und Eisenbahnstrecken, die Bahnübergänge usw. meistens als qualitative Kenndaten betrachtet werden, obwohl diese im Grunde genommen quantitative Kenndaten sind, da diese die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur zahlenmäßig und entscheidend beeinflussen. Diese Unterscheidung ist besonders wichtig, wenn die Differenzen zwischen dem Hauptnetz und den Nebenstrecken (die im allgemeinen nicht zwei- oder mehrgleisig, nicht elektrifiziert, außerdem für eine niedrigere Geschwindigkeit genehmigt und dementsprechend niedriger gesichert sind), verschimmen, obwohl es bekannt ist, daß eine 1 km lange Strecke im Hauptnetz mit einer 1 km langen Nebenstrecke weder finanziell (als Vermögen) noch den Gebrauchswert (Kapazität) betrachtet gleichwertig ist. Sowohl auf Nebenstrecken als auch im Hauptnetz hat aber der Eisenbahnverkehr drei, die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt beeinflussende Merkmale: er ist angesichts der nachhaltigen Mobilität und der Verkehrsdienstleistung umweltfreundlich, wirkt positiv auf die Lebensqualität und verschont die Natur-Ressourcen.

2 Entscheidende Gesichtspunkte und Elemente der Wettbewerbssituation der Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmen auf dem Verkehrs- bzw. Transportmarkt in der Eisenbahnpolitik der EU und der EU-Mitgliedstaaten

Unter Berücksichtigung der fehlenden Chancengleichheit im Wettbewerb und der ungünstigen Lage des Eisenbahnverkehrs und Eisenbahntransports, die externalen Vorteile des Schienenverkehrs und die Notwendigkeit der nachhaltigen Mobilität bzw. die potentiellen Optionen der Eisenbahnen in Betracht ziehend haben die Richtlinien des EU-Rates, Nr. 440/91 und das Weißbuch der EU-Kommission für die Bahn aus dem Jahr 1996 die Schaffung der Chancengleichheit

der Eisenbahnen im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern bzw. Verkehrsmitteln nachdrücklich befürwortet. Die wichtigsten Aspekte dabei sind: die Trennung der staatlichen Aufgaben von den unternehmerischen und damit die Unabhängigkeit der Managements der Verkehrs- und Transportunternehmen garantieren, im weiteren die Trennung der Infrastruktur von den Transportleistungen, die Einführung der Marktwirtschaft und des Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr, und die Einfügung der externalen Auswirkungen der Verkehrs- und Transportdienstleistungen in die Benutzungsgebühren der Infrastruktur bzw. in die Tarifen und Kosten des Verkehrs und Transports. (die Struktur und die einschlägigen Elemente des Weißbuches zeigt Tabelle 4)

Mit den Tarifen und Gebühren beschäftigt sich das Grünbuch der EU-Kommission aus dem Jahr 1995 ausführlich (Über faire und effektive Preisbildung im Verkehr) bzw. das Weißbuch der Kommission aus dem Jahr 1998 (Über Gebühren der Infrastrukturbenutzung im Verkehr).

Das Grünbuch der Kommission über das öffentliche Netz aus dem Jahr 1995 ergänzt die Festlegungen des Weißbuches der Eisenbahn hinsichtlich der Chancengleichheit im Wettbewerb und der Priorität des öffentlichen bzw. Massenverkehrs dem individuellen Verkehr gegenüber (die Struktur des Grünbuches ist aus Abbildung 7 ersichtlich).

Der Leitfaden der europäischen Verkehrspolitik ist die Unterstützung des freien Warenaustausches und der Mobilität der Bürger auf eine Art und Weise, die mit den umweltpolitischen Zielsetzungen im Einklang steht.

Deshalb ist es begründet und notwendig, die Voraussetzungen der allgemeinen freien Benutzung der zur Verfügung stehenden Verkehrsinfrastruktur auch der Eisenbahninfrastruktur zu gewähren.

Im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsmitteln Flugzeugen, Schiffen und Autos ist die Bahn das einzige Verkehrsmittel, das seine Fahrweginfrastruktur aus historischen Gründen selbst verwaltet. Die Flugplätze, Wasserstraßen, Häfen, öffentlichen Straßen, genauso die Binnenseen und Meere sind, zwar unter festgesetzten Bedingungen, aber für alle Benutzer zugänglich. Das sind die Eisenbahnen noch nicht.

Zugänglichkeit für alle bedeutet nicht unbedingt, daß es ohne Entgelt geschieht. Die Flugplätze verrechnen Benutzungsgebühren (Start- und Landungsgebühren). Im Straßenverkehr wird als ein Minimum im Falle der Benutzung eines gewissen Netzanteiles eine Gebühr bezahlt (Autobahngebühr, Vignette) und unter dem Motto road pricing werden Forschungen durchgeführt, wie und in welcher Form auch für die Benutzung der anderen öffentlichen Landstraßen in der Zukunft weitere, von den konkreten Verkehrsleistungen abhängige Gebühren verrechnet werden könnten.

All dies wird letztendlich zu einem fairen Wettbewerb der Verkehrsträger führen. Obwohl dieser Konkurrenzkampf zwischen manchen Flugplätzen und Häfen erbittert zu sein scheint, erfüllt er jedoch seine Funktion.

Der Straßenverkehr dient als Muster sowohl bei der Trennung der Eisenbahninfrastruktur von den Transportleistungen als auch bei der Trennung der staatlichen Aufgaben von den unternehmerischen. Der Straßenbau, die Instandhaltung und Wartung der öffentlichen Straßen sind auch gesetzlich geregelt einerseits staatliche Verpflichtungen, andererseits gehören diese Aufgaben zu den Kompetenzen der von den staatlichen Personen- und Güterbeförderung unabhängigen Landstraßenbauverwaltungen. Die Energie- und Betriebsstoffversorgung gehören auch zu den Aufgaben selbständiger Unternehmen.

Die Häfen und Schifffahrtsgesellschaften bzw. die Flughäfen und Fluggesellschaften befinden sich auch in einer ähnlichen Situation.

Zu den Aufgaben der Eisenbahnunternehmen gehören zugleich die Funktionshaltung der Fahrwege, die Energieversorgung der elektrischen Oberleitung der Traktion, die Betriebsstoffversorgung der Diesel-Zugbeförderung usw.

Die Eisenbahnunternehmen haben außerdem ein gemischtes Profil, da alle Leistungs- und

geschäftlichen Aufgaben des Personen- und Güterverkehrs in ein und demselben Unternehmen wahrgenommen werden.

All dies führt dazu, daß die Eisenbahnunternehmen der MOE-Staaten, z. B. die MÁV-RT in Ungarn, gezwungen sind, - in unternehmerischer Form - Aufgaben in den Bereichen Dienstleistung, Ressourcen, Kosten, Einnahmen, Belegschaft, Investition usw. wahrzunehmen, und zwar in mit anderen Verkehrssektoren vergleichbaren Größenordnungen. Sie erfüllen während dessen zu 50% ungefähr auch staatliche Verpflichtungen (Betrieb der Infrastruktur).

Die daraus folgenden Belastungen des Unternehmensmanagements und des Staatsbudgets bzw. politischen und öffentlichen Probleme sind allgemein bekannt.

Die Schaffung der Chancengleichheit im Wettbewerb unter den einzelnen Transportarten ist natürlich viel komplizierter und komplexer als die im Vorangehenden gestellten Fragen.

3 Zusammenfassung und Ausblick

Das im internationalen Vergleich vorerst als widerspruchsvoll erscheinende Bild über die Dichte und die Ausstattung der MOE-Staaten mit Eisenbahn und Straßen kann durch ausführlichere Untersuchungen verfeinert werden. Es kann eindeutig festgestellt werden, daß die oft betonten Überkapazitäten des Eisenbahnverkehrs der MOE-Staaten nicht existieren, da die gebauten Streckenlängen - als quantitative Basiskennziffern - in einem korrekten, d. h. aufgrund der Bevölkerungsdichte durchgeführten Vergleich den durchschnittlichen Werten der betroffenen Ländergruppen entsprechen. Wenn aber die Zahl der Gleise, die Elektrifizierung, die genehmigte Höchstgeschwindigkeit, die Sicherungen, Bahnübergänge auf Straßenniveau, als weitere quantitative, (und nicht qualitative, wie es oft falsch und irreführend interpretiert wird) die Infrastrukturkapazität grundlegend bestimmende Kenndaten betrachtet werden, stellt sich heraus, daß die MOE-Staaten im internationalen Vergleich weit unter dem EU-Durchschnitt liegen. Es steht außer Zweifel, daß diese Parameter den üblichen internationalen Kapazitätswert proportional senken, deshalb weist der Eisenbahnverkehr der MOE-Staaten im internationalen Vergleich tatsächlich Kapazitätsmängel auf, deren Ausmaß durch die Rückständigkeit des rollenden Materials (Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, etc.) noch weiter vergrößert wird.

Darauf weist z. B. der Bericht der EU-Kommission über die Verkehrslage Ungarns (bekanntgemacht im Rahmen der Landesbewertung 1998) hin. Ungarn soll seine Bestrebungen auf die Benutzung der Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen fokussieren. Deshalb müssen die ungarischen Behörden ihre Verkehrspolitik ändern, da diese heute sehr auf den Straßenverkehr konzentriert ist.

Zugleich ist es auch eindeutig, daß die Verkehrslage in den MOE-Staaten im Falle eines EU-Beitritts ausschließlich aufgrund der EU-Normen bewertet werden soll, damit die von der EU-Kommission angestrebte Kapazitätsgleichheit des Eisenbahnnetzes gewährt wird. (Weißbuch der EU-Kommission aus dem Jahr 1996 für die Eisenbahn und ihr Grünbuch von 1995 über das bürgerliche Netz)

Die weiteren wichtigsten verkehrspolitischen Ursachen für ungleiche Chancen der Eisenbahnen anderen Verkehrsträgern gegenüber im Wettbewerb des Verkehrssektors sind laut Richtlinien des EU-Rates 91/440/EWG und des Weißbuches der EU-Kommission aus dem Jahr 1996 bzw. des Grünbuchs aus dem Jahr 1995 über die Beförderungsgebühren die folgenden:

Nicht realisiert worden sind:

- die volle Trennung der staatlichen Aufgaben von den unternehmerischen eisenbahnspezifischen Aufgaben und damit das Garantieren der Unabhängigkeit des Managements der Eisenbahnunternehmen,
- die institutionelle Trennung der Eisenbahninfrastruktur von den Transportleistungen im Eisenbahnverkehr,

- die Berücksichtigung der externalen Auswirkungen der Transporttätigkeiten.

Für all dies stehen mehrere Basismodelle der Verkehrs- und Eisenbahnpolitik der EU und ihrer Mitgliedstaaten zur Verfügung, die auch in den MOE-Staaten adaptiert werden können.

Durch eine zeitlich richtig geplante Umsetzung der im Vorangehenden präsentierten Grundprinzipien und Grundelemente kann eine EU-konforme Verkehrs- und Eisenbahnpolitik realisiert werden, die eine EU-konforme und EU-kompakte Infrastruktur, solche Eisenbahngesellschaften und deren Einfügung in die Arbeitsteilung des Verkehrssektors der EU für die MOE-Staaten bei einem EU- Beitritt gewähren kann.

4 Literaturverzeichnis

1. European Commission Green Paper. The Citizens Network. Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe. 29.11.1995
2. Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy Options for Internalising the External Costs of Transport in the European Union. Green Paper. Commission of the European Communities. Brussels, 20.12.1995, COM(95)691 final
3. Das Weißbuch der EU-Kommission zur Revitalisierungsstrategie der Eisenbahn in der Gemeinschaft. 30.07.1996
4. Wichtigere Daten der öffentlichen Straßen 1996. Verkehrsministerium. (Közutak fobb adatai 1996.dec.31. KHVM Közúti Fozsztály, 1997.)
5. Commission Opinion on Hungary's Application for Membership of the European Union. DOC/97/13.Brussels, 15th July 1997
6. Dr.Pálfalvi, József Dr. Rixer, Attila: Transport en Hongrie. Élaboré pour le Parlement Européen. KTI. Budapest, 1997
7. Statistische Betriebsvergleiche der europäischen Eisenbahnen. MÁV Rt. FKI 1998 (Európai vasutak statisztikai üzem-összehasonlítása. MÁV Rt. FKI, 1998 szeptember)
8. Dr.Rixer, Attila Dr. Suhai, Ferenc Dr. Tóth, Lajos: Basismodelle für eine EU-konforme Verbesserung der Marktpositionen und Wettbewerbschancen der ungarischen Eisenbahnen im Transport. (A magyar vasutak szállítási piaci szerepének és versenyzetének EU-konform javítási alapmodelljei. Közlekedéstudományi Szemle. 9/1999.)
9. Eniko, Legeza: Die europäische Integration und der Verkehr. Periodica Politechnica. ser. Transport vol. 22. No.3-4. p. 183-194. (1994)

Abbildungen, Tabellen

Tabelle 1: Flächen-, Bevölkerungs- und Infrastrukturdaten der europäischen Länder

1. Länder/Eisenbahnen
2. Fläche in km²
3. Bevölkerungszahl
4. Bevölkerungsdichte (Einwohner/km²)
5. Gesamtlänge des Straßennetzes (km)
6. Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes (km)

Abbildung 1: Dichte der Landstraßennetze der europäischen Länder

1. Landstraßendichte (km/1.000km²)
2. Bevölkerungsdichte (Einwohner/km²)

Abbildung 2: Ausstattung der europäischen Länder mit Landstraßen (km/1000 Einwohner)

1. Ausstattung mit Landstraßen (km/1000 Einwohner)
2. Bevölkerungsdichte (Einwohner/km²)

Abbildung 3: Dichte des Eisenbahnnetzes der europäischen Länder (km/1000km²)

1. Eisenbahndichte (km/1000km²)
2. Bevölkerungsdichte (Einwohner/km²)

Abbildung 4: Ausstattung der europäischen Länder mit Eisenbahn (km/1000 Einwohner)

1. Ausstattung mit Eisenbahn (km/1000 Einwohner)
2. Bevölkerungsdichte (Einwohner/km²)

Abbildung 5: Qualitätsniveau der ungarischen Eisenbahnen im europäischen Vergleich

1. Prozentualer Anteil der elektrifizierten Strecken (im gesamten Netz) Prozentualer Anteil der zwei- oder mehrgleisigen Strecken (im gesamten Netz)

Tabelle 2: Regionaler Entwicklungsstand der Eisenbahninfrastruktur in Ungarn (Daten und Angaben aus dem Jahr 1996) Tatsächliche Werte

1. Zahl der Eisenbahnlinien/Fahrplanabschnitte davon
2. zweigleisig
3. elektrifiziert
4. Baulänge des Fahrweges (km) davon
5. zweigleisig
6. elektrifiziert
7. Zahl der Bahnhöfe und Haltestellen Spezifische Werte:
8. Prozentualer Anteil der zweigleisigen Strecken (5:4)
9. Prozentualer Anteil der elektrifizierten Strecken (6:4)
10. Entfernung der Bahnhöfe (4:7) (km)
11. Dichte der Eisenbahnlinien (4:A) (km/1000km²)
12. Ausstattung mit Eisenbahnlinien (4:B) (km/10000 Einwohner)
13. Bahnhofsdichte (7:A) (Bahnhöfe/1000km²)
14. Ausstattung mit Bahnhöfen (7:B) (Bahnhöfe.10000 Einwohner)
15. Siedlungsausstattung (7:C) (Bahnhöfe/Siedlungen)
16. Großregionen
17. Nord-Transdanubien
18. Süd-Transdanubien
19. Zentrale Region
20. Nordungarn
21. Große Tiefebene
- A) Fläche der Region
- B) Bevölkerung der Region
- C) Zahl der Siedlungen in der Region

Tabelle 3: Entwicklungsniveau der Großregionen

1. Großregion
2. Transdanubien Nord
3. Transdanubien Süd
4. Zentrale Region
5. Nordungarn
6. Große Tiefebene
7. Reihenfolge
8. Siedlungsdichte
9. Bevölkerungsdichte
10. BIP
11. Arbeitslosigkeit Durchschnitt

STRATEGISCHE AUSGANGSSITUATION

- Verkehrsbedarf
- Verkehrstendenzen
- Probleme

STRATEGISCHER RAHMEN

- Mission
- Ziel
- Anforderungen
- Stärken
- Schwächen

Schlüsselemente / Schlüsselgebiete der Revitalisierungsstrategie

- Finanzielle und Managementneustrukturierung der Eisenbahnunternehmen
- Einführung der Marktkräfte in den Eisenbahnunternehmen
- Vertragliche Regelung der öffentlichen Pflichten der Eisenbahnen
- Integration der nationalen Eisenbahnsysteme
- Sozialpolitik der Eisenbahnunternehmen