

26.02.91

EG - Fz - In - U - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an
den Rat über ein europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Entwicklung
eines europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes

SEK(90) 2402 endg.; Ratsdok. 4655/91

144/91

KEP-AE-Nr.: 910577

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 26. Februar 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 11. Februar 1991 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat im Juni 1991 an.

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT

Über ein europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz

1. Einleitung

- 1.1. In ihrer Mitteilung über eine gemeinsame Eisenbahnpolitik vom Dezember 1989⁽¹⁾ hat die Kommission die Bedeutung betont, die sie der Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes entgegenbringt. Der Rat hat auf seiner Sitzung vom 4. und 5. Dezember 1989 eine Entschleßung angenommen, nach der er vor dem 31.12.1990 ein Leitschema unter Angabe der vorrangigen Vorhaben und der Maßnahmen zur Herstellung der Kompatibilität der Technik und der Infrastruktur zwischen den verschiedenen Teilen des Netzes erwartet. Der Rat hat die Kommission aufgefordert, eine Arbeitsgruppe über diese Fragen zu konsultieren.
- 1.2. Die Kommission hat eine Arbeitsgruppe einberufen, die vier Mal zwischen dem 15. Januar und dem 15. November 1990 zusammentrat. In der Gruppe waren die Vertreter der nationalen Eisenbahnbehörden, die Gemeinschaft der europäischen Eisenbahnen sowie die Hersteller von Eisenbahnmaterial vertreten. Der "runde Tisch der Industrie" und Eurotunnel haben ebenfalls an den Arbeiten teilgenommen, desgleichen als Beobachter Vertreter Österreichs, der Schweiz und Jugoslawiens. Die ausgezeichnete Zusammenarbeit der verschiedenen, an der Entwicklung der Hochgeschwindigkeit interessierten Kreise inmitten der Gruppe ist zu betonen. Dank dieser Zusammenarbeit konnte ein gemeinsamer Bericht erstellt werden, dessen Zusammenfassung dieser Mitteilung beigelegt ist. (Anhang 1)⁽²⁾.

(1) Mitteilung KOM(89) 564

(2) Der Bericht selbst wird dem Rat getrennt als Arbeitsdokument der Dienststellen der Kommission übermittelt.

- 1.3. Auf der Grundlage der Arbeiten der Gruppe und unter Berücksichtigung ihrer Empfehlungen ist es möglich, schon jetzt eine Anzahl wichtiger Entscheidungen für die Zukunft der Hochgeschwindigkeit in der Gemeinschaft zu treffen. Dies wird mit vorliegender Mitteilung bezweckt.

2. Wichtigste Schlußfolgerungen

- 2.1. Das Leitschema des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes, das auf der Grundlage der gegenwärtig verfügbaren Angaben erstellt wurde, ist in Anlage 2 beigelegt⁽³⁾. Dieses Schema enthält die zur Herstellung des Zusammenhaltes und der Kontinuität eines Gemeinschaftsnetzes unerläßlichen Strecken unter Ausschluß der national oder regional bedeutsamen Strecken des elektrifizierten Netzes, die von Hochgeschwindigkeitszügen befahren werden können.
- 2.2. Ein vorrangiges Vorgehen ist im Hinblick auf die "Schlüsselverbindungen" erforderlich, die vor allem in den Grenzzonen liegen, die ein besonderes Gemeinschaftsinteresse verdienen und für das Funktionieren des Gesamtnetzes unerläßlich sind.
- 2.3. Aus historischen Gründen weisen sowohl Infrastrukturen als auch Ausrüstungen der Eisenbahnen eine große Vielfalt auf, die dringende Maßnahmen zur Herstellung der technischen Vereinbarkeit erforderlich macht. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften betreffend den Betrieb von Hochgeschwindigkeitszügen müssen einander angenähert werden, um einen Durchlauf auf verschiedenartigen Strecken in unterschiedlichen Ländern und unter der Betriebsführung unterschiedlicher Unternehmen zu ermöglichen.

(3) Infolge des Zeitpunktes seiner Erstellung berücksichtigt das Leitschema nicht die kürzlich getroffene politische Vereinbarung über die Verbindung zwischen Portugal und Spanien (Korridore 9 und 10).

2.4. In diesem Zusammenhang verdient das Betriebsleitsystem besondere Beachtung. Auf diesem Gebiet ist es wünschenswert, harmonisierte Systeme mit zunehmender Vereinbarkeit zu entwickeln und die Erforschung eines einheitlichen Systems fortzusetzen. Diese Maßnahmen sollten finanzielle Beihilfen von seiten der verschiedenen Beteiligten, vor allem den Eisenbahnen und der Industrien erhalten sowie, soweit erforderlich, von der Kommission unterstützt werden.

2.5. Zusätzliche Studien sind so früh wie möglich vor allem über nachfolgende Themen durchzuführen:

- sozio-ökonomische Auswirkungen des Netzes auf den integrierten Verkehrsmarkt und auf die Entwicklung der Gemeinschaft unter besonderer Berücksichtigung des Spurwechsels auf der Iberischen Halbinsel.
- Auswirkungen des Netzes auf die Umwelt im weiteren Sinn (auch Sicherheits- und Energieerfordernisse) und entsprechender Vergleich mit anderen Verkehrsträgern.
- Finanzierung der Schlüsselverbindungen und anderer schwieriger Streckenabschnitte.

Die geplanten Studien, vor allem über die sozio-ökonomischen Auswirkungen werden in Verbindung mit den von der Kommission im Rahmen des Arbeitsprogramms "Europa 2000" eingeleiteten Arbeiten (vgl. COM(90) 544 endg. vom 16. November 1990) durchgeführt.

2.6. Die Arbeitsgruppe muß ihre Arbeiten im Hinblick auf weitere vor Ende 1991 geplante Kommissionsvorschläge fortführen, die das Ergebnis der in Gang befindlichen oder geplanten Studien berücksichtigen und die Verlängerungen des Netzes der Gemeinschaft in den Nachbarstaaten, insbesondere in Mittel- und Osteuropa mit einbeziehen.

3. Vorschläge der Kommission

Die Kommission schlägt dem Rat vor, gemäß dem in Anhang II beiliegenden Entscheidungsentwurf:

- 3.1. - das aufgrund der gegenwärtig verfügbaren Angaben aufgestellte Leitschema anzunehmen,
- 3.2. - die nachstehende Liste der Schlüsselverbindungen, hinsichtlich deren in dem jeweils geeigneten Rahmen vorrangige Maßnahmen zu treffen sind, anzunehmen:

- 1. Hamburg - Kopenhagen
- 2. Belfast-Dublin-Holyhead-Crewe
- 3. Utrecht-Arnhem-Emmerich-Duisburg
- 4. Verbindungen bei Straßburg und Saarbrücken
- 5. London-Tunnel
- 6. Brüssel - Luxemburg
- 7. Rhein-Rhône
- 8. Lyon-Turin
- 9. Madrid-Barcelona-Perpignan
- 10. a) Portugal-Spanien
b) Vitoria-Dax
- 11. Mailand-Basel
- 12. Brenner-Achse
- 13. Tarvis-Wien
- 14. Verbindungen mit und in Griechenland

- 3.3. - von der Absicht der Kommission Kenntnis zu nehmen, zur Herstellung der technischen Kompatibilität innerhalb des Netzes einen Richtlinienvorschlag zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften über den Betrieb moderner Züge auf dem europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz vorzulegen.
- 3.4. - von der Absicht der Kommission Kenntnis zu nehmen, eine Strategie zur Modernisierung des Betriebssystems in der Gemeinschaft vorzuschlagen, welche die kurzfristige Schaffung harmonisierter Systeme und die mittelfristige Erforschung eines einheitlichen Systems zum Inhalt hat.
-

KOMMISSION DER EUROPÄISCHES GEMEINSCHAFTEN

**EUROPÄISCHES
HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNNETZ**

Zusammenfassung des Berichts der Gruppe

XII 1990

■ Einführung

Die ersten Hochgeschwindigkeitszüge wurden in Japan 1964 und in Europa 1981 in Dienst gestellt. Dieser neue Verkehrsträger erwies sich im Reiseverkehr rasch als hervorragende Alternative zu Kraftfahrzeug und Flugzeug. Hochgeschwindigkeitszüge haben unter anderem den Vorteil, daß sie bis in die Stadtzentren fahren und eine sehr hohe Verkehrseistung erbringen können. Außerdem sind sie umweltfreundlicher und verbrauchen nur elektrische Energie.

Da die Hochgeschwindigkeitszüge auch auf dem herkömmlichen Streckennetz verkehren können, stehen ihnen in Westeuropa (Gemeinschaft und angrenzende Länder) von den insgesamt 120.000 Streckenkilometern bereits heute die 36.000 km elektrifizierter Strecken zur Verfügung. Damit lassen sich die meisten Regionen der Gemeinschaft - auch Räume mit insel- oder Randlage - anbinden. Damit die Hochgeschwindigkeitszüge ihr größeres Leistungsvermögen voll ausspielen und mit über 200 km/h verkehren können, müssen die bereits bestehenden Strecken jedoch entsprechend ausgebaut und sogar neue Strecken gebaut werden. Um der Verkehrsnachfrage zwischen den wichtigsten städtischen Ballungsgebieten gerecht zu werden, sind in der Gemeinschaft bei rund 24.000 Streckenkilometern solche Ausbaumaßnahmen erforderlich.

Aufgrund ihrer kürzeren Fahrzeit lassen die Hochgeschwindigkeitszüge auch die Entfernungen schrumpfen, was sie zu einem wirkungsvollen Raumordnungsinstrument macht. Durch die Förderung der regionalen Entwicklung und der interregionalen Verbindungen wird das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz die räumliche Struktur der Gemeinschaft beeinflussen. Zwar können Hochgeschwindigkeitszüge nicht alle 50 km halten, doch lassen sich auch die Unterzentren mit Hilfe eines entsprechenden Betriebsplans zufriedenstellend an-

binden. Die Hochgeschwindigkeitsstrecken können den Bahnen zudem zu einer verbesserten Finanzlage verhelfen und somit zur Erhaltung der Nebenstrecken als Zubringer für das Hauptnetz beitragen.

Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wird seine Aufgabe nur erfüllen können, wenn schrittweise Fahrzeuge entwickelt werden, die durchgehend zwischen zwei beliebigen Punkten des Netzes verkehren können. Es gilt daher Fahrzeuge, Fahrwege und das gesamte Umfeld völlig kompatibel zu gestalten, ohne jedoch den Wettbewerb zwischen den Unternehmen zu beeinträchtigen. Dadurch soll in der Praxis ein gemeinsames industrieprodukt* entstehen, das sich nach seinem erfolgreichen Einsatz auf Gemeinschaftsebene später gute Wettbewerbschancen auf dem Weltmarkt ausrechnen kann.

Hierfür käme die Bezeichnung S.T.E.P. (Speed Transport European Product) in Frage.

■ Hochgeschwindigkeitsverkehr -

Die Reiselust der Menschen steigt von Tag zu Tag, sei es um miteinander zu reden, Handel zu treiben, sich zu bilden, sich zu zerstreuen oder einfach mit anderen Menschen zusammenzutreffen.

Von den Energiekrisen nur wenig gebremst, wächst der Mobilitätsbedarf stärker als die Wirtschaft. Es entsteht somit eine Kluft zwischen Nachfrage und vorhandenen Kapazitäten.

Diese Entwicklung tritt in der Gemeinschaft besonders deutlich zutage; hier steht einem jährlichen Wirtschaftswachstum von rund 2,5% ein Anstieg des Reiseverkehrs um mehr als 3,5% gegenüber. Dieser Trend dürfte sich durch den Abbau der Binnengrenzen, die Schaffung des Europäischen Wirtschaftsraums und den Ausbau der Verbindungen zu den mittel- und osteuropäischen Ländern noch verstärken.

Bemerkenswert dabei ist, daß auf Jahre und sogar Jahrzehnte hinaus kein Wandel im menschlichen Verhalten absehbar ist, der diese Entwicklung stoppen könnte. Auch die Möglichkeiten der Telekommunikation scheinen trotz der beachtlichen Fortschritte keine Alternative für dieses "Nomadentum" zu sein. Die Geschäftsleute ziehen nach wie vor persönliche Kontakte den Videokonferenzen vor. Auch die Zahl der Reisen aus familiären Gründen steigt trotz der Verbesserungen bei Telefon und Telefax sprunghaft an. Die touristische Neugier schließlich läßt sich schwerlich in den eigenen vier Wänden befriedigen.

Unsere Gesellschaft ist daher vor die Aufgabe gestellt, die den Menschen zur Verfügung stehenden Verkehrsträger auszubauen und zu verbessern; Straße, Schiene und Flugzeug werden dabei auf absehbare Zeit die drei wichtigsten Verkehrsträger bleiben. Jeder dieser Verkehrsträger hat Stärken und

Schwächen, je nach den zurückzulegenden Entfernungen, den zu bewältigenden geographischen Hindernissen und den Ansprüchen der Benutzer an die Qualität des Leistungsangebots. Die einzelnen Verkehrsträger werden zudem den Kernproblemen unserer Gesellschaft - Umweltschutz, Sicherheit und rationeller Umgang mit Energie - in unterschiedlichem Maße gerecht.

Die Eisenbahn erlebte als Verkehrsträger, der die Industrialisierung im 19. Jahrhundert erst ermöglichte, seit dem Zweiten Weltkrieg eine Zeit des Niedergangs, während der ihr Marktanteil ständig sank*. Nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Sättigung ihrer beiden Mitbewerber eröffnen sich der Eisenbahn heute jedoch neue Zukunftsaussichten.

Die verbesserte Unternehmensführung der Bahnen, die Entwicklung neuer Techniken für den Reiseverkehr und die Kapazitäten der Schiene im Güterverkehr, wo ebenfalls ein enormer Bedarf besteht, lassen es geboten erscheinen, die Zukunft der Bahn neu zu untersuchen.

Es liegt auf der Hand, daß dabei den Möglichkeiten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs angesichts der ermutigenden ersten Erfahrungen in besonderem Maße Rechnung zu tragen ist. Die Kommission brachte dies in ihrer Mitteilung vom Dezember 1989 über eine Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft** zum Ausdruck.

* (von 36,2% im Jahr 1965 auf 21,5% im Jahr 1987 im grenzüberschreitenden Güterverkehr in Europa und von 13,2% auf 7,4% im gleichen Zeitraum im Reiseverkehr)
Quelle : Statistisches Jahrbuch zum Verkehr 1965-1987 (CEMT)

** Mitteilung KOM (89) 564

■ Die Einsetzung der Hochrangigen Arbeitsgruppe

Nach intensiven Vorgesprächen hat der Rat auf seiner Tagung vom 4. und 5. Dezember 1989 eine Entschließung angenommen, in der die Kommission aufgefordert wird, eine Hochrangige Arbeitsgruppe einzusetzen und sie zum Aufbau eines Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes zu konsultieren.

Die Kommission hat diese Arbeitsgruppe erstmals am 15. Januar 1990 einberufen; zur Teilnahme aufgefordert wurden die Eisenbahnverwaltungen der einzelnen Mitgliedstaaten, die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen, die wichtigsten Eisenbahnausrüster sowie Eurotunnel und der Runde Tisch der Industrie. Außerdem wurden Vertreter Österreichs, der Schweiz und Jugoslawiens als Beobachter zu den Sitzungen der Arbeitsgruppe eingeladen.

Die Kommission hat die Hochrangige Arbeitsgruppe zu folgenden Fragen konsultiert :

- Erstellung des Leitschemas für ein europäisches Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz;
- Ermittlung der vorrangigen Projekte;
- Festlegung von Maßnahmen, mit denen eine hinreichende technische Kompatibilität der Fahrwege, der Ausrüstungen und der Fahrzeuge sichergestellt werden soll.

Es wurden drei Untergruppen gebildet, die sich schwerpunktmäßig mit der Festlegung des Netzes und der vorrangigen Projekte, der technischen Harmonisierung bzw. der Untersuchung eines einheitlichen Betriebsleitsystems befassen. 1990 fanden bereits 40 Sitzungen dieser Arbeitsgruppe und der Untergruppen statt.

■ **Schlußfolgerungen der Gruppe**

Es handelt sich hier um einen Zwischenbericht über das erste Tätigkeitsjahr der Gruppe; er enthält zwar wichtige Schlußfolgerungen, muß jedoch als vorläufig geiten, weil

- einige Untersuchungen nicht zum vorgesehenen Termin abgeschlossen werden konnten und ihre Ergebnisse erst zum Teil vorliegen;
- das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz kontinuierlich dem Wandel des politischen, wirtschaftlichen und sozialen Umfelds der Gemeinschaft und ihrer Verbindungen zu den übrigen europäischen Ländern angepaßt werden muß.

Die wichtigsten Schlußfolgerungen der Gruppe lauten wie folgt :

Nach Ansicht der Gruppe bildet der Hochgeschwindigkeitsverkehr praktisch einen neuen Verkehrsträger, mit wesentlichen Vorzügen für die Benutzer : Verkürzung der Fahrzeiten, hohe Verkehrskapazität und Gewähr für Leistungen hoher Qualität. Hochgeschwindigkeitszüge stellen im Personenverkehr eine Alternative, aber auch eine Ergänzung zu Kraftfahrzeug und Flugzeug dar. Die Gruppe mißt der derzeit laufenden Untersuchung darüber, inwieweit sich Hochgeschwindigkeitszüge und Flugzeug ergänzen können, große Bedeutung bei.

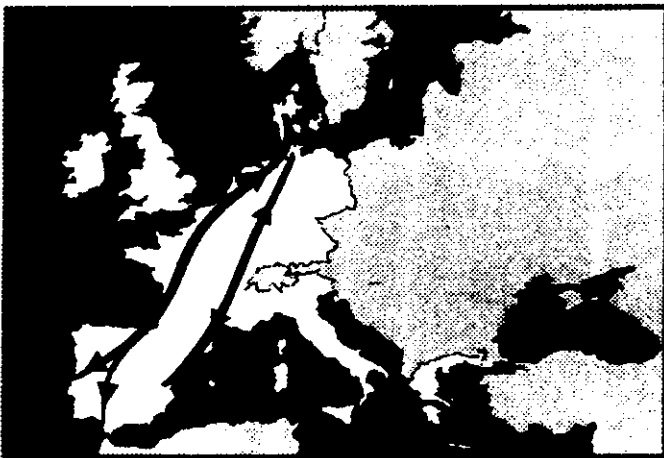
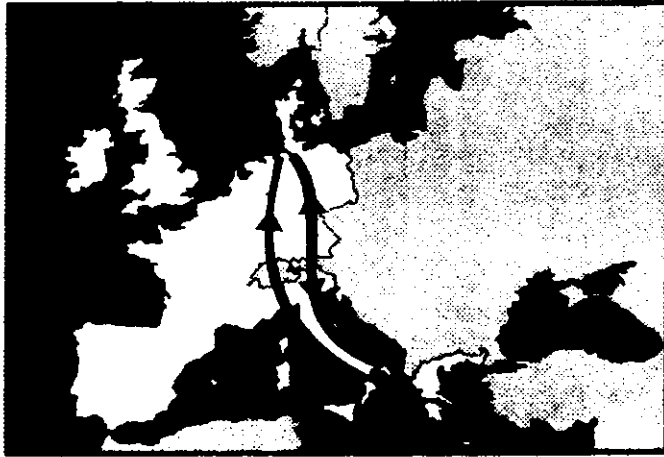
Damit der Hochgeschwindigkeitsverkehr einen lebhaften Aufschwung nehmen und die Gemeinschaft hieraus größtmöglichen Nutzen ziehen kann, ist der Aufbau eines europäischen Eisenbahnnetzes unerläßlich. Bestehen wird es aus Neubausrecken für Geschwindigkeiten über 250 km/h, Ausbaustrecken für Geschwindigkeiten um 200 km/h und verschiedenen Verbindungsstrecken, die die Lücken im Netz schließen sollen. Das Netz muß so beschaffen sein, daß es folgende Funktion erfüllen kann : Bewältigung der Hauptverkehrsströme in der

Gemeinschaft (siehe beiliegende Schaubilder)*, Anbindung der Randgebiete, bessere Raumnutzung in Europa und Ausbau der Verbindungen mit den EFTA-Ländern und den Staaten Mittel- und Osteuropas.

Ein Leitschema mit Zeithorizont 2010 wurde erstellt; es umfaßt 9.000 km Neubaustrecken, 15.000 km Aubaustrecken und 1.200 km Verbindungsstrecken. Nach Auffassung der Gruppe sollten diejenigen Strecken, die nicht unmittelbar zum Hauptnetz gehören, auf dem Schema nicht erscheinen: Es sei daran erinnert, daß das gesamte elektrifizierte Netz der Gemeinschaft (z. Zt. 52.000 km) von Hochgeschwindigkeitszügen befahren werden kann. Aufgrund dieses Leitschemas sollen sich die Fahrzeiten von Brüssel nach London von 4 :55 auf 2 :05 Stunden, nach Madrid von 13 :00 auf 6 :30 Stunden, nach Mailand von 10 :20 auf 5 :50 Stunden und nach Berlin von 9 :02 auf 6 :15 Stunden verkürzen. Als Koordinierungs- und Lenkungsinstrumentarium ist das Leitschema zukünftig in regelmäßigen Abständen der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Gemeinschaft anzupassen.

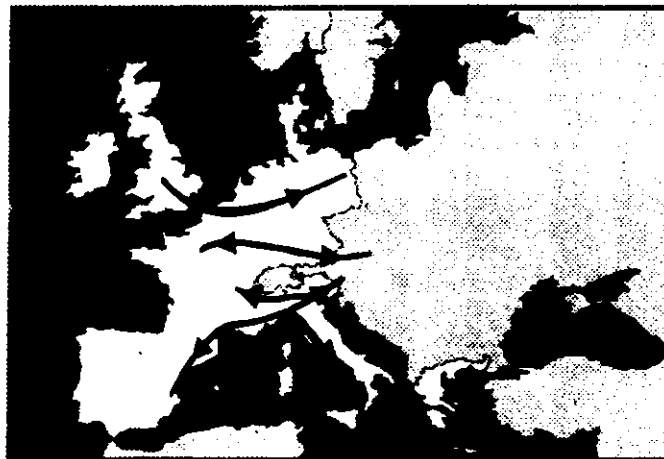
Die Arbeitsgruppe hat zunächst die 14 Hauptkorridore dieses Leitschemas genauer untersucht. Dabei gelangte sie zu der Erkenntnis, daß die Gemeinschaft die Wirtschaftlichkeit und die Finanzierung von fünfzehn Schlüsselverbindungen untersuchen sollte, ohne die das gesamte Netz nicht reibungslos funktionieren kann. Diese Streckenabschnitte liegen in der Regel in Grenzgebieten und verursachen deshalb besondere Schwierigkeiten. Nach Ansicht der Gruppe sind dies vorrangige Projekte.

Nord - Süd Verkehrsströme



Nord-ost - Süd-West Verkehrsströme

Nord-west - Süd-ost Verkehrsströme



Ost - West Verkehrsströme

Großen Stellenwert mißt die Gruppe der Frage bei, wie weit die technische Harmonisierung gehen muß, damit Hochgeschwindigkeitszüge grenzüberschreitend auf unterschiedlich ausgerüsteten und von verschiedenen Bahnen betriebenen Strecken verkehren können. Aufgrund der historischen Entwicklung gibt es derzeit eine Vielzahl unterschiedlicher Verkehrswege und Ausrüstungen. Das gesamte System wurde dabei auf rund 100 Grundkomponenten zurückgeführt, die nach Einsatzland sowie danach aufgeschlüsselt wurden, wie wichtig und dringlich ihre Harmonisierung ist. Die Gruppe schlägt vor, den Prozess zur Herbeiführung der technischen Vereinbarkeit fortzuführen und die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverkehr zu beschleunigen.

Gesondert beschäftigt hat sich die Gruppe mit dem für Betrieb und Steuerung von Hochgeschwindigkeitszügen erforderlichen Betriebsleitsystem. Die derzeit in den einzelnen Ländern bestehenden Systeme sind unterschiedlich und nicht kompatibel. Die Gruppe empfiehlt, wie folgt vorzugehen :

- Augenblicklich kommt nur die Ausrüstung der Fahrzeuge mit mehreren verschiedenen Bordsystemen in Frage;
- kurzfristig (3 Jahre) müßten durch Vereinigung der gemeinsamen oder kompatiblen Elemente der nationalen Systeme harmonisierte Systeme eingeführt werden.
- mittelfristig (in 7 bis 11 Jahren) gilt es ein vereinheitlichtes europäisches Betriebsleitsystem festzulegen, das die neuesten technischen Fortschritte in den Bereichen Elektronik, Datenverarbeitung, Telekommunikation und Avionik nutzt.

Die Gruppe hält es für sinnvoll, das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz einer umfassenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung zu unterziehen, um die bereits

vorliegenden vergleichenden Angaben über die negativen Auswirkungen von Hochgeschwindigkeits- und herkömmlichen Zügen sowie des Straßen- und des Luftverkehrs zu vervollständigen und entsprechenden Abhilfemaßnahmen festzulegen.

Untersucht wurde auch, inwieweit sich mit Hilfe des Hochgeschwindigkeitsverkehr die Abwicklung des Güterverkehrs verbessern läßt. Konkrete Empfehlungen werden hierzu nicht gegeben. Diese Frage ist vielmehr im Einzelfall zu klären, wobei unter anderem die geographische Struktur der durchfahrenen Gebiete, das Verkehrsaufkommen und die Art des Frachtguts eine Rolle spielen. Die Gruppe kommt jedoch zu dem Schluß, daß der Aufbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Beförderung von Gütern auf der Schiene nur förderlich sein kann. Der Bericht der Hochrangigen Arbeitsgruppe zum kombinierten Verkehr wird mit Interesse erwartet.

Der Verkaufspolitik hat sich die Gruppe bislang erst in Ansätzen gewidmet. Als Vorrangige Aufgaben der Eisenbahnen gelten dabei bessere Leistungen, Konsultationen zwischen Bahnen und Benutzern, und die Entwicklung von Buchungssystemen in Zusammenarbeit mit der Luftfahrt.

Die Gruppe hat sich bislang noch nicht damit befaßt, wie die Regelung für die Durchführung der Projekte, insbesondere die möglichen Rechtsformen aussehen soll.

Einer Klärung bedarf schließlich noch die Kernfrage der Finanzierung auf der Grundlage der Kommissionsvorschläge* für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und den Aufbau transeuropäischer Verkehrsnetze. Das Leitschema enthält zwar keine Kostenangaben, doch dürften bei seiner Durchfüh-

* KOM(86) 340
KOM(88) 340
KOM(89) 238
KOM(90) 585

zung fahrwegseitig Kosten von über 100 Mrd. ECU* und fahrzeugseitig von über 50 Mrd. ECU anfallen. Sollte dies in einigen Ländern gewünscht werden, sind die Kreditmärkte wohl durchaus in der Lage einen Großteil dieser Gelder zur Verfügung zu stellen.

* vgl. den in dem "Vorschlag für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz" der Gemeinschaft der "Europäischen Bahnen" vom Januar 1989 erwähnten Betrag von 90 Milliarden Ecu (Ecu 1985).

■ Weitere Arbeiten der Gruppe

Nach Auffassung der Gruppe ist die Fortsetzung der Arbeiten zur Ergänzung des Berichts um die Ergebnisse der laufenden und geplanten Studien erforderlich. Diese zusätzlichen Arbeiten sollten auch eine stärkere Berücksichtigung der Verlängerungen des Netzes in den Nachbarstaaten der Gemeinschaft ermöglichen. Die Gruppe ist der Auffassung, daß die im Jahre 1990 erzielten wesentlichen Fortschritte - vor allem dank der guten Zusammenarbeit zwischen den Regierungen, den Eisenbahn-Unternehmen und der Industrie zustande gekommen sind. Sie begrüßt die erfolgte Verständigung über die Vorlage dieses Berichts.

■ Wichtigste Empfehlungen der Gruppe

Zur Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes empfiehlt die Gruppe der Kommission, die erforderlichen Vorschläge zu machen und Initiativen zu ergreifen, um nachfolgende Ziele zu erreichen :

I Annahme des nach den gegenwärtig verfügbaren Angaben von der Gruppe aufgestellten Leitschemas durch den Rat;

II Vorrangige Einleitung der für die Herstellung der nachfolgend aufgeführten Schlüsselverbindungen notwendigen Maßnahmen in dem jeweils dafür geeigneten Rahmen :

1. Hamburg-Kopenhagen
2. Belfast-Dublin-Holyhead-Crewe
3. Utrecht-Arnhem-Emmerich-Duisburg
4. Verbindungen bei Straßburg und Saarbrücken
5. London-Tunnel
6. Brüssel-Luxemburg
7. Rhein-Rhône
8. Lyon-Turin
9. Madrid-Barcelona-Perpignan
10. a) Lisboa-Porto-Madrid
b) Victoria-Dax
11. Mailand-Basel
12. Brenner-Achse
13. Tarvis-Wien
14. Verbindungen mit und in Griechenland

- III Bewertung der sozio-ökonomischen Auswirkungen des Netzes auf den integrierten Verkehrsmarkt und auf die Entwicklung der Gemeinschaft unter besonderer Berücksichtigung des Spurwechsels auf der iberischen Halbinsel.
- IV Untersuchung der Auswirkungen des Netzes auf die Umwelt im weiteren Sinne (einschließlich der Sicherheit und der Energieversorgung) und diesbezüglicher Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern.
- V Fortsetzung des Prozesses zur Herbeiführung der technischen Vereinbarkeit.
- VI Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen und der Industrie auf dem Gebiet der technischen Normen und Leistungsverzeichnisse.
- VII Schaffung von harmonisierten Betriebsleitsystemen mit zunehmender Vereinbarkeit und Fortsetzung der Erforschung eines einheitlichen Systems.
- VIII Stärkung der von den Eisenbahnen eigenleiteten Maßnahmen zur Förderung einer Verkaufspolitik, mit der insbesondere eine hohe Leistungsqualität sichergestellt wird.
- IX Finanzierung der Schlüsselverbindungen und sonstigen schwierigen Abschnitte des Netzes.

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes

SEK(90) 2402 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 11. Dezember 1990)

(91/C 51/07)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf den Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

Ein funktionsfähiger Binnenmarkt erfordert die Verstärkung und den Ausbau der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege zwischen den Regionen der Gemeinschaft, insbesondere mittels eines Netzes von Hochgeschwindigkeitszügen zur Beförderung von Personen und Gütern.

Die Kommission hat dem Rat 1986 einen Bericht „Auf dem Weg zu einem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz“⁽¹⁾ vorgelegt. Das Europäische Parlament hat ein Vorgehen der Gemeinschaft auf diesem Gebiet unterstützt⁽²⁾. Die Gemeinschaft der europäischen Eisenbahnen hat Anfang 1989 einen Vorschlag für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz erstellt.

Berücksichtigung findet die Mitteilung der Kommission an den Rat von 1989 über die gemeinsame Eisenbahnpolitik⁽³⁾ und die Entschließung des Rates vom 4./5. Dezember über die Entwicklung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes im Rahmen des Schienennetzes sowie die Arbeiten der im Anschluß daran von der Kommission einberufenen Gruppe.

Die Entwicklung eines Europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes macht die Erarbeitung eines Leitschemas, in dem die einzuleitenden vorrangigen Maßnahmen näher umschrieben sind, erforderlich.

Diese Maßnahmen müssen sich auf die Schlüsselverbindungen erstrecken, die für den reibungslosen Betrieb des Netzes unerlässlich sind.

Ein ausreichendes Maß technischer Vereinbarkeit ist erforderlich, um die Bedienung des Netzes unter bestmöglichen Leistungs- und Wirtschaftlichkeitsbedingungen zu gewährleisten.

Da die deutsche Einheit erst vor kurzem hergestellt wurde, konnten die Verbindungen mit den fünf neuen Ländern nicht mit ausreichender Genauigkeit integriert werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz umfaßt Neubaustrecken für Geschwindigkeiten über 250 km/h, Ausbaustrecken für Geschwindigkeiten in der Größenordnung von 200 km/h sowie Verbindungsstrecken zur Verknüpfung des Netzes. Es entwickelt sich nach dem für den Zeithorizont 2010 aufgestellten, im Anhang beigefügten Leitschema.

Artikel 2

Die vorrangigen Maßnahmen werden in dem dafür jeweils geeigneten Rahmen zur Schaffung nachfolgender Schlüsselverbindungen durchgeführt:

1. Hamburg — Kopenhagen
2. Belfast — Dublin — Holyhead — Crewe
3. Utrecht — Arnheim — Emmerich — Duisburg

⁽¹⁾ KOM(86) 341 endg.

⁽²⁾ Bericht Starita EP 109.323.

⁽³⁾ KOM(89) 564 endg.

4. Verbindungen bei Straßburg und Saarbrücken
5. London — Tunnel
6. Brüssel — Luxemburg
7. Rhein — Rhône
8. Lyon — Turin
9. Madrid — Barcelona — Perpignan
10. a) Portugal — Spanien
b) Vitoria — Dax
11. Mailand — Basel
12. Brennerachse
13. Trapisio — Wien
14. Verbindungen mit und in Griechenland.

Artikel 3

Durchlauf und Betrieb der Hochgeschwindigkeitszüge erfordern die Herstellung

- der technischen Vereinbarkeit der Schienenwege, der Ausrüstungen und der Fahrzeuge,
- eines harmonisierten Betriebsleistungssystems mit zunehmender Vereinbarkeit und weitere Forschungsarbeiten zur Schaffung eines einheitlichen Systems.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Evaluation de l'impact sur les PME

Le développement du réseau européen de trains à grande vitesse bénéficiera aux PME en général, en améliorant les conditions de transport, et plus spécifiquement aux PME sous-traitants de l'industrie ferroviaire.

17.05.91

Beschluß**des Bundesrates**

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat über ein europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes

SEK(90) 2402 endg.; Ratsdok. 4655/91

Der Bundesrat hat in seiner 630. Sitzung am 17. Mai 1991 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

1. Der Bundesrat begrüßt, daß die Kommission mit ihrem Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes einen maßgeblichen Beitrag zur Entwicklung der europäischen Bahnen zu einem leistungsfähigen und attraktiven Verkehrsmittel erbringt.
2. Der Bundesrat verweist auf seine Stellungnahme vom 1. März 1991 zur Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über eine Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft - Dok. KOM(89) 564 endg.; Ratsdok. 4478/90 - BR-Drucksache 106/90 (Beschluß) -, in der er die Vorschläge der Kommission zur Schaffung eines europaweiten Hochgeschwindigkeitsnetzes grundsätzlich unterstützt und u. a. gefordert hat,
 - dem Schienengüterverkehr bei der Konzeption eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes eine größere Bedeutung als bisher beizumessen,
 - die Verbindungsstücke der nationalen Eisenbahnnetze von vornherein in der gleichen Leistungsfähigkeit zu konzipieren, z. B. beim Ausbau der Alpentransversalen und beim Zusammenschluß des deutschen und dänischen Hochgeschwindigkeitsnetzes,

...

- den Ost-West-Verbindungen auf der Schiene im europäischen Raum einen höheren Stellenwert beizumessen.

Diese Forderungen gelten auch für den Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes - Dok. SEK(90) 2402 endg.; Ratsdok. 4655/91 -.

3. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der EG darauf hinzuwirken, daß in die Planungen für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz auch die beigetretenen deutschen Länder nach Maßgabe des gesamtdeutschen Verkehrswegeplans sowie des "Maßnahmenpakets deutsche Einheit" einbezogen werden. Dies sollte mit der weiteren Perspektive erfolgen, darüber hinaus eine Anbindung auch des ost- und südosteuropäischen Raumes an dieses Netz zu ermöglichen. Denn bei dem Ausbau der sogenannten "Schlüsselverbindungen" ist die Öffnung des europäischen Marktes 1992 auch nach Osteuropa stärker zu berücksichtigen. Konsequenz hieraus ist, daß z. B. auch die Verbindungen nach Berlin sowie letztlich bis Warschau und Moskau als "Schlüsselverbindungen" gefördert werden sollten.
4. Die Bundesregierung wird gebeten, sich deshalb für folgende - zusätzliche - Schlüsselverbindungen einzusetzen, wodurch keine endgültige Festlegung getroffen sein soll:
 - Hamburg - Stettin - Leningrad
 - Berlin - Saßnitz - Stockholm
 - Berlin - Warnemünde - Kopenhagen
 - Berlin - Dresden - Prag - Wien - Budapest
 - Berlin - Frankfurt/Oder - Warschau - Moskau
 - Kassel - Leipzig - Cottbus - Breslau.
5. Im Vorschlag der Kommission sind in einer Liste von vorrangigen Schlüsselverbindungen für die Strecke von Paris über Ostfrankreich nach Südwestdeutschland auch "Verbindungen bei Saarbrücken und Straßburg" aufgeführt. Während die Anbindung

über Straßburg jedoch als Neubaustrecke, die Geschwindigkeiten über 250 km/h erlaubt, ausgewiesen wird, ist die Verbindung Saarbrücken-Mannheim lediglich als Ausbaustrecke mit Geschwindigkeiten von etwa 200 km/h vorgesehen.

Der Bundesrat weist darauf hin, daß auf dem Deutsch-Französischen Gipfel vom 19./20. April 1989 der deutsche Bundeskanzler und der französische Staatspräsident erklärt haben, daß im Zuge der Schnellbahnverbindung Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland eine gleichwertige und möglichst zeitgleiche Anbindung an das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz sowohl über Saarbrücken/Mannheim als auch über Straßburg realisiert werde.

Der nach dem Vorschlag der Kommission vorgesehene bloße Ausbau der bestehenden Strecke über Saarbrücken/Mannheim reicht jedoch nicht aus, um eine Gleichwertigkeit gegenüber dem vorgesehenen Neubau der Strecke über Straßburg sicherzustellen.

Bei der Linienführung über Saarbrücken/Mannheim ist deshalb zumindest auf Teilstrecken eine neue Trassenführung erforderlich; dies gilt insbesondere für den Abschnitt Kaiserslautern-Neustadt/Weinstraße. Der Bundesrat vertritt dabei die Auffassung, daß der teilweise Neubau der Strecke Saarbrücken-Mannheim zur Gewährleistung einer gleichwertigen und möglichst zeitgleichen Anbindung an das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz notwendig ist.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich bei den Verhandlungen mit der EG für eine entsprechende Korrektur der Planung einzusetzen.

6. Aus der Mitteilung der Kommission und dem Bericht der bisher nur aus Vertretern der Verkehrsseite gebildeten Arbeitsgruppe geht hervor, daß noch Studien über die

- sozio-ökonomischen Auswirkungen und
- Auswirkungen des Netzes auf die Umwelt einschließlich Energieverbrauch

erforderlich sind. Die Arbeitsgruppe schlägt vor, "das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz einer umfassenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung zu unterziehen".

Die Geschwindigkeit muß hierbei ein entscheidender Untersuchungsgegenstand sein, da sie maßgeblichen Einfluß hat auf

- die Leistungsfähigkeit zur Beförderung von Personen und Gütern (Kapazität sinkt mit wachsender Geschwindigkeit),
- den Energieverbrauch (nimmt mit wachsender Geschwindigkeit stark zu),
- die Lärmentwicklung (aerodynamische Geräusche bei ca. 300 km/h lassen sich praktisch nicht abschirmen),
- die Kurvenradien und damit die Anpassungsfähigkeit der Trasse an örtliche Gegebenheiten,
- die Raumordnung - insbesondere die Möglichkeiten für die Anbindung für Unterzentren - und
- die Kosten und Fahrpreise.

Erst aufgrund einer schlüssigen Gesamtkonzeption kann die Entscheidung über eine sinnvolle Geschwindigkeit getroffen werden.