

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 12/311 Nr. 2.8 —

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

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Entwicklung
eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes

— SEK(90) 2402 endg. —
»Rats-Dok. Nr. 4655/91«

A. Problem

Die EG-Kommission schlägt eine Ratsentscheidung zur Entwicklung eines europäischen Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetzes vor mit folgendem wesentlichen Inhalt:

- Neubaustrecken für 250 km/h, Ausbaustrecken 200 km/h Fahrgeschwindigkeit
- Herstellung von 14 Schlüsselverbindungen, u. a. Hamburg–Kopenhagen, Utrecht–Duisburg, Verbindung bei Straßburg und Saarbrücken sowie Brennerachse
- technische Kompatibilität der europäischen Hochgeschwindigkeitszüge

B. Lösung

In die Planung sollen auch die beigetretenen Bundesländer einbezogen werden; ferner ist eine Anbindung des ost- und südosteuropäischen Raumes notwendig.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Entfallen

D. Kosten

Entfallen

Beschlußempfehlung

Der Deutsche Bundestag unterstützt den Bundesrat in seinem Beschluß vom 17. Mai 1991 [Drucksache 144/91 (Beschluß)],

- über die Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes den europäischen Bahnen wieder eine Zukunft als leistungsfähiges und attraktives Verkehrsmittel zu geben,
- in die Planungen für ein Hochgeschwindigkeitsnetz der Eisenbahnen die beigetretenen deutschen Länder einzubeziehen sowie eine Anbindung des ost- und südosteuropäischen Raumes an dieses Netz zu ermöglichen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, neben den vom Bundesrat benannten Schlüsselverbindungen auch die Verbindung Frankfurt–Nürnberg–Prag mit Anschlüssen nach Wien und Budapest in die weiteren Untersuchungen aufzunehmen.

Bonn, den 18. September 1991

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Rainer Haungs

Berichterstatter

Vorschlag für eine ENTSCHEIDUNG DES RATES zur Entwicklung eines Europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT —

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

gestützt auf den Vorschlag der Kommission¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁾.

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 Wege zu einem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz“⁴⁾ vorgelegt. Das Europäische Parlament hat ein Vorgehen der Gemeinschaft auf diesem Gebiet unterstützt⁵⁾. 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 Eisenbahnpolitik⁶⁾ und die Entschließung des Rates vom 4./5. Dezember 1989 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.

¹⁾ ...

²⁾ ...

³⁾ ...

⁴⁾ KOM(86) 341 endg.

⁵⁾ Bericht Starita EP 109.323

⁶⁾ KOM(89) 564 endg.

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 Schlüsselverbindung durchgeführt:

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

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.

Geschehen zu Brüssel am . . .

Im Namen des Rates
Der Präsident

Anlage 1

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

SEK(90) 2402 endg.

Brüssel, den 6. Februar 1991

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Entwicklung eines Europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes

(von der Kommission vorgelegt)

1. Einleitung

- 1.1. In ihrer Mitteilung über eine gemeinsame Eisenbahnpolitik vom Dezember 1989¹⁾ 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 Entschließung angenommen, nach der er vor dem 31. Dezember 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 viermal 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⁾.
- 1.3. 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 beigelegt³⁾. 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.
- 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.

¹⁾ Mitteilung KOM(89) 564²⁾ Der Bericht selbst wird dem Rat getrennt als Arbeitsdokument der Dienststellen der Kommission übermittelt.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).

2.5. 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. KOM(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 Betriebsleitsystems in der Gemeinschaft vorzuschlagen, welche die kurzfristige Schaffung harmonisierter Systeme und die mittelfristige Erforschung eines einheitlichen Systems zum Inhalt hat.

Anlage 2

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN 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 Verkehrsleistung 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 anbinden. 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 Industrieprodukt¹⁾ entstehen, das sich nach seinem erfolgreichen Einsatz auf Gemeinschaftsebene später gute Wettbewerbschancen auf dem Weltmarkt ausrechnen kann.

Hochgeschwindigkeitsverkehr

Die Reiselust der Menschen steigt von Tag zu Tag, sei es um miteinander zu reden, Handel zu treiben, sich zu bilden, sich zu erstreuen 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. Je-

¹⁾ Hierfür käme die Bezeichnung S.T.E.P. (Speed Transport European Product) in Frage.

der 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 sank¹⁾. 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 Gemeinschaft²⁾ zum Ausdruck.

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 Fahr-

wege, 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 gelten, 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.

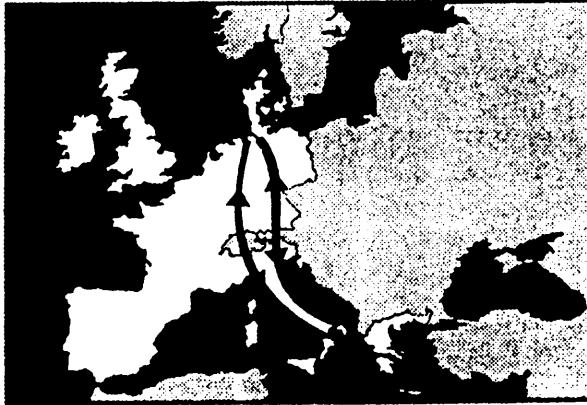
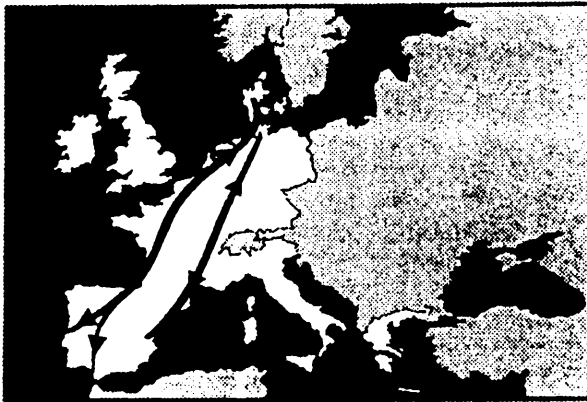
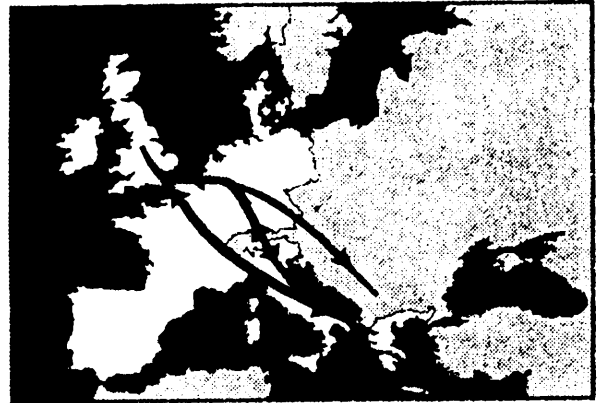
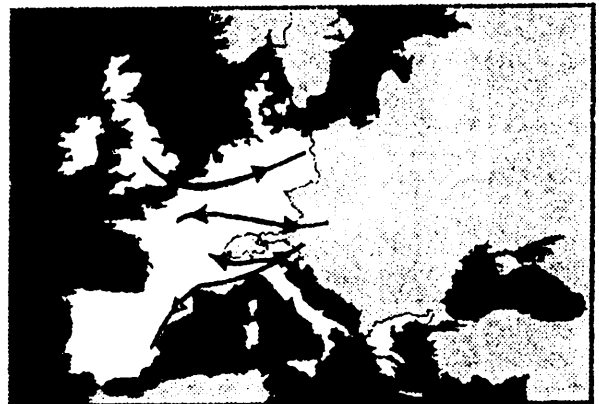
Damit der Hochgeschwindigkeitsverkehr einen lebhaften Aufschwung nehmen und die Gemeinschaft hieraus größtmöglichen Nutzen ziehen kann, ist der Aufbau eines europäischen Eisenbahnnetzes unerlässlich. Bestehen wird es aus Neubaustrecken für Geschwindigkeiten über 250 km/h, Ausbaustrecken für Geschwindigkeiten 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)³⁾, 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 Ausbaustrecken 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

¹⁾ (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 bis 1987 (CEMT)

²⁾ Mitteilung KOM(89) 564

³⁾ Quelle: Mitteilung der Kommission KOM(89) 238, Ziffern 2 und 3

Nord-Süd Verkehrsströme**Nordwest-Südost Verkehrsströme****Nordost-Südwest Verkehrsströme****Ost-West Verkehrsströme**

erinnert, daß das gesamte elektrifizierte Netz der Gemeinschaft (z. Z. 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 15 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.

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 einheitliches 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 entsprechende Abhilfemaßnahmen festzulegen.

Untersucht wurde auch, inwieweit sich mit Hilfe des Hochgeschwindigkeitsverkehrs 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 Kommissionsvorschläge¹⁾ für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und den Aufbau transeuropäischer Verkehrsnetze. Das Leitschema enthält zwar keine Kostenangaben, doch dürften bei seiner Durchführung fahrwegseitig Kosten von über 100 Mrd. ECU²⁾ und fahrzeugseitig von über 50 Mrd. ECU anfallen. Sollte dies in einigen Ländern gewünscht werden, sind die

¹⁾ KOM(86) 340
KOM(88) 340
KOM(89) 238
KOM(90) 585

²⁾ vgl. den in dem „Vorschlag für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz“ der Gemeinschaft der „Europäischen Bahnen“ vom Januar 1989 erwähnten Betrag von 90 Mrd. ECU (ECU 1985).

Kreditmärkte wohl durchaus in der Lage, einen Großteil dieser Gelder zur Verfügung zu stellen.

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. Brennerachse
 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.

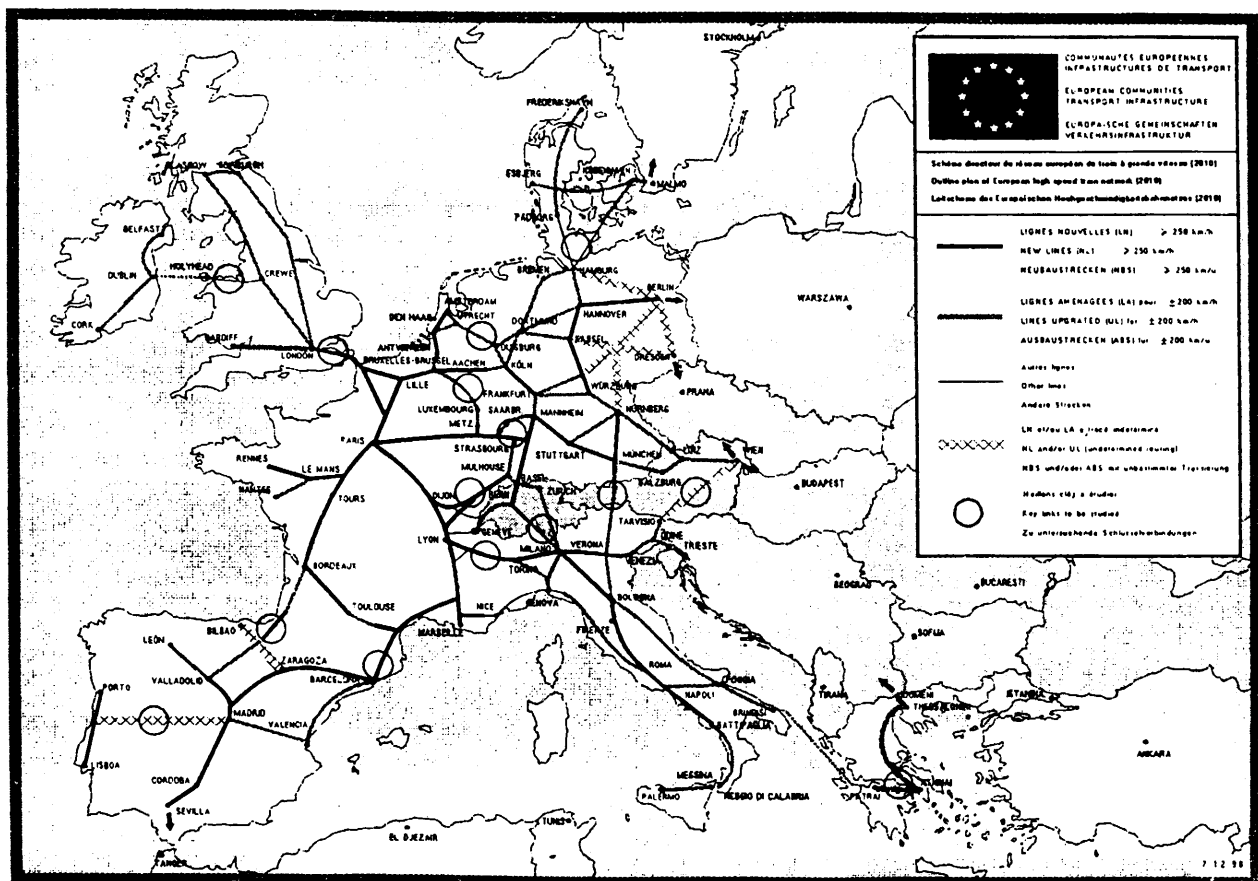
- V. Fortsetzung des Prozesses zur Herbeiführung der technischen Vereinbarkeit.
- VI. Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen und der Industrie auf dem Gebiet der technischen Normen und Leistungsverzeichnisse.
- VII. Schaffung von harmonisierten Betriebsleitsystemen mit zunehmender Vereinbarkeit und Fortsetzung der Erforschung eines einheitlichen Systems.
- VIII. Stärkung der von den Eisenbahnen eingeleiteten Maßnahmen zur Förderung einer Verkaufs-

politik, mit der insbesondere eine hohe Leistungsqualität sichergestellt wird.

- IX. Finanzierung der Schlüsselverbindungen und sonstigen schwierigen Abschnitte des Netzes.

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.



Bericht des Abgeordneten Rainer Haungs

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 12/311 Nr. 2.18 vom 22. März 1991 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Verkehrsausschuß zur Beratung überwiesen. Der Ausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 18. September 1991 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

Die EG-Kommission schlägt mit der Vorlage die Entwicklung eines europäischen Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetzes vor. Durch eine Entscheidung des Rates sollen folgende Einzelheiten festgelegt werden:

- Neubaustrecken für Fahrgeschwindigkeiten von 250 km/h, Ausbaustrecken für Fahrgeschwindigkeiten in der Größenordnung von 200 km/h. Zeit-horizont ist das Jahr 2010.
- Es werden 14 europäische Schlüsselverbindungen vorgesehen, darunter die Verbindung Hamburg–Kopenhagen, die Verbindung Utrecht–Duisburg und eine Verbindung bei Straßburg und Saarbrücken, ferner die Brennerachse.
- Herstellung der technischen Kompatibilität für europäische Hochgeschwindigkeitszüge mit harmonisierten Betriebsleitsystemen.

Der EG-Ministerrat hat den Vorschlag in seiner Sitzung am 17. Dezember 1990 behandelt und die Kommission dazu aufgefordert, durch weitere Untersuchungen die Auswirkungen des vorgeschlagenen Netzes auf die Umwelt, auf den integrierten europäischen Verkehrsmarkt sowie finanzielle und kommerzielle Aspekte der Vorlage zu klären. Dies soll bis Ende 1992 geschehen.

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der Ausschuß hat mit Befriedigung von der Vorlage der EG-Kommission Kenntnis genommen. Ein Hochgeschwindigkeitsnetz für die europäischen Eisenbahnen ist ein wesentlicher Beitrag zur Entwicklung eines einheitlichen europäischen Verkehrsmarktes.

Der Ausschuß für Verkehr stimmt daher diesem Vorschlag zu. Er hält es darüber hinaus für erforderlich, bei den weiteren Planungen auch die Eisenbahnen der beigetretenen neuen Bundesländer zu berücksichtigen und die Anbindung des ost- und südosteuropäischen Raumes zu ermöglichen. Dies gilt insbesondere auch für die Verbindung Frankfurt–Nürnberg–Prag mit Anschluß nach Wien und Budapest.

Bonn, den 18. September 1991

Rainer Haungs

Berichterstatter

