

**Antwort von Frau de Palacio im Namen der Kommission**

(25. April 2003)

Wie schon in der Antwort der Kommission auf die schriftliche Anfrage E-0473/03<sup>(1)</sup> des Herrn Abgeordneten ausgeführt, wurde die erste Generation von technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für Hochgeschwindigkeitszüge von der Kommission am 30. Mai 2002 verabschiedet. Die TSI für das rollende Material enthält mehrere Bestimmungen zum Thema Brandsicherheit, so auch die vom Herrn Abgeordneten zitierte Bestimmung über die Dauer der Brandfestigkeit. Diese TSI gelten für jegliches neues Material sowie unter gewissen Voraussetzungen auch für Umbau- und Erneuerungsprojekte. Mit Hilfe dieser TSI lassen sich in Zukunft nicht nur eine stärkere Normung des rollenden Materials und ein reibungsloserer grenzüberschreitender Verkehr erreichen, sondern auch ein echter Wettbewerb auf Märkten, die traditionell de facto Monopole waren. Dieser Wandel vollzieht sich jedoch schrittweise und über mehrere Jahre hinweg, und daher sind Schwierigkeiten wie die von dem Herrn Abgeordneten genannten durchaus normal.

Was nun die Tatsache angeht, dass ein Mitgliedstaat eine Sicherheitsvorschrift erlässt, die strenger ist als die Gemeinschaftsregeln, so ist das Problem sowie die sich daraus eventuell ergebende Wettbewerbsverzerrung in Zusammenhang mit dem zweiten Eisenbahnpaket<sup>(2)</sup>, das die Kommission am 23. Januar 2002 vorgelegt hat, bereits in der Diskussion und war auch schon Gegenstand einer politischen Einigung im Verkehrsrat vom 28. März 2003.

<sup>(1)</sup> Siehe Seite 134.

<sup>(2)</sup> ABl. C 126 vom 28.5.2002.

(2003/C 242 E/156)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0583/03  
von Erik Meijer (GUE/NGL) an die Kommission**

(28. Februar 2003)

**Betrifft:** Divergierende Merkmale von Hochgeschwindigkeitsstrecken, die eine Nutzung durch Hochgeschwindigkeitszüge abweichenden Typs verhindern

1. Kann die Kommission bestätigen, dass nach den unterschiedlichen Spurweiten in den frühen Jahren der Eisenbahn und der nach der Elektrifizierung bestehenden unterschiedlichen Netzspannung jetzt eine dritte Generation von Hemmnissen für die Kompatibilität und grenzüberschreitende Nutzung des rollenden Materials entsteht, die sich darin zeigt, dass sich Hochgeschwindigkeitszüge einer bestimmten Konstruktion schwerlich für Gleise eignen, die für anders konstruierte Züge gebaut wurden, zumal wenn diese Züge für Stromversorgung aus Oberleitungen mit unterschiedlichen Spannungen ausgelegt sind?
2. Ist der Kommission bekannt, dass dieses Problem vor allem auf den im Jahr 2002 in Betrieb genommenen neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken in Deutschland und Belgien deutlich wird, da auf der neuen Strecke zwischen Köln und Frankfurt-Flughafen keine anderen Züge verkehren können als der deutsche ICE-3, während derselbe ICE-3 auf der Strecke Frankfurt-Brüssel bislang die neue Strecke zwischen Lüttich und Löwen nicht benutzen kann und sich dadurch die Reisezeit um 14 Minuten verlängert, obwohl neben sieben Thalys-Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 Stundenkilometern ständig auch belgische Inlandszüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern diese Strecke befahren?
3. Wird dadurch offenkundig, dass die Technik der verschiedenen, seit 25 Jahren in Europa gebauten Hochgeschwindigkeitszüge so unterschiedlich ist, dass man den gemeinschaftlichen Bemühungen um Interoperabilität vorläufig faktisch nicht gerecht werden kann?
4. Wie gedenkt die Kommission, was den innereuropäischen Personenfernverkehr auf der Schiene betrifft, die Zeit zwischen der unzulänglichen gegenwärtigen Situation und der Zeit, in der die jetzigen, zur eingeschränkten Zugänglichkeit des Schienennetzes führenden Unterschiede beendet sind, zu überbrücken?

**Antwort von Frau de Palacio im Namen der Kommission**

(8. April 2003)

Das von dem Herrn Abgeordneten angesprochene Problem der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme ist nicht neu. Im Vertrag von Maastricht wird gefordert, dass die Gemeinschaft die erforderlichen Maßnahmen zur Förderung der Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes ergreift. Ausgehend davon wurde

ein Prozess zur Erarbeitung von Gemeinschaftsregeln eingeleitet, zunächst mit der Richtlinie 96/48/EWG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems<sup>(1)</sup> und später mit der Richtlinie 2001/16/EG des Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems<sup>(2)</sup>. Mit diesen Richtlinien liegt ein Verfahren für die Einführung technischer Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) vor. Die erste TSI-Generation im Bereich des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems wurde am 30. Mai 2002 von der Kommission verabschiedet und hat ab dem 1. Dezember 2002 für jedes neue Projekt Gültigkeit.

Da sich die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Verlauf seiner ganzen Geschichte ausschließlich im nationalen Rahmen vollzog, ist die Harmonisierung des Eisenbahnsystems mit einem umfangreichen Arbeitsaufwand verbunden. Aus diesem Grund hat sich die Gemeinschaft für ein schrittweises Vorgehen entschieden, wobei die vorrangigen Themen – Lichtraumprofil, Spurweite, Speisespannung, Verkehrssicherheit sowie Betriebs- und Wartungsvorschriften – in nacheinander folgenden Etappen in Angriff genommen werden.

Die Umsetzung der Interoperabilität erfolgt nach einer komplexen und spezifischen Umstellungsstrategie für jeden einzelnen der zu behandelnden technischen Aspekte. Je schneller die TSI vorliegen und ihre Umsetzung von geeigneten Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene begleitet wird, desto kürzer wird der Übergangszeitraum sein.

(<sup>1</sup>) ABl. L 235 vom 17.9.1996.

(<sup>2</sup>) ABl. L 110 vom 20.4.2001.

(2003/C 242 E/157)

#### **SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0584/03**

**von Erik Meijer (GUE/NGL) an die Kommission**

(28. Februar 2003)

*Betrifft:* Gefahr durch Stromleitungen neben U-Bahn-Gleisen in engen Tunneln ohne Steg für Passagiere, die vor Bränden flüchten

1. Ist der Kommission bekannt, dass bei den meisten U-Bahn-Systemen in den Städten die Stromzuführung mittels einer dritten Schiene neben den Schienen, auf denen sich die Züge bewegen, erfolgt und dass diese etwas höher liegenden Stromschienen mitunter zwar zum Teil durch Holz (Hamburg) oder Kunststoff (die meisten Städte) abgeschirmt sind, dass aber gleichwohl bei Berührung davon immer eine tödliche Gefahr für Menschen ausgeht?
2. Ist der Kommission ferner bekannt, dass bei Bränden in U-Bahn-Tunneln, die durch technische Defekte oder absichtliches Herbeiführen von Katastrophen verursacht werden, die Passagiere schnell flüchten können müssen, da der in den Tunneln knappe Sauerstoff schnell verbrennt, dass aber in nahezu allen vor 1980 gebauten U-Bahn-Tunneln ein spezieller, höher liegender Steg für flüchtende Passagiere fehlt?
3. Erkennt die Kommission, dass Passagiere, die durch schmale alte Tunnel über Gleiskörper neben stromführenden Schienen flüchten müssen, unakzeptabel stark gefährdet sind, da sie nicht nur schleunigst vor dem Brand flüchten, sondern auch jede Berührung mit der wie ein niedriger stromführender Zaun wirkenden Schiene vermeiden müssen?
4. Ist die Kommission mit mir der Auffassung, dass es sich hier nicht um rein örtliche Probleme, sondern um ein gemeinschaftliches Sicherheitsproblem von wachsender Bedeutung handelt, das in vielen europäischen Städten anzutreffen ist, und dass wir nicht auf örtliche Lösungen warten können, um die man sich meist erst bemüht, wenn es in der betreffenden Stadt zu einer Katastrophe gekommen ist?
5. Ist die Kommission bereit, dafür zu sorgen, dass zu einem noch festzulegenden Zeitpunkt alle U-Bahn-Tunnel in der EU über sichere Fluchtwege verfügen müssen, die nicht über den Gleiskörper verlaufen, und dass an Stellen, in denen die Tunnel zu schmal oder eine Verbreiterung unmöglich ist, nur eine Stromversorgung über eine Oberleitung (wie bei Straßen- und Eisenbahn) oder über eine Stromschiene oben (wie in Madrid) gestattet werden kann?