



Brüssel, den 14. November 2018
(OR. en)

14233/18

TRANS 539
FIN 890

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	ST 13641/18 TRANS 528 FIN 870
Betr.:	Schlussfolgerungen des Rates zu dem Sonderbericht Nr. 19/2018 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel "Europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz: keine Realität, sondern ein unwirksamer Flickenteppich" – Annahme

I. EINLEITUNG

1. Der Europäische Rechnungshof hat am 26. Juni 2018 den Sonderbericht Nr. 19/2018 mit dem Titel "*Europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz: keine Realität, sondern ein unwirksamer Flickenteppich*" vorgelegt.
2. Nach den in den Schlussfolgerungen des Rates betreffend die Verbesserung des Verfahrens zur Prüfung der Sonderberichte des Europäischen Rechnungshofs¹ festgelegten Regeln hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter die Gruppe "Intermodaler Verkehr und Vernetzung" am 11. Juli 2018 beauftragt, diesen Bericht zu prüfen².

¹ Dok. 7515/00 FIN 127 + COR 1.

² Dok. 10888/18 FIN 541 TRANS 317.

II. ARBEITEN IM VORBEREITUNGSGREMIUM

3. Der Europäische Rechnungshof hat der Gruppe "Intermodaler Verkehr und Vernetzung" seinen Sonderbericht am 5. September 2018 vorgelegt. Die Gruppe hat in ihren Sitzungen vom 21. September, 24. Oktober und 7. November 2018 den Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates ausgearbeitet.

III. FAZIT

4. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, den beigefügten Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zu billigen und anschließend dem Rat (Bildung, Jugend, Kultur und Sport) zur Annahme auf dessen Tagung am 26. November 2018 vorzulegen.
5. Der Rat wird ersucht, die in der Anlage enthaltenen Schlussfolgerungen anzunehmen.

**Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates
zum
Sonderbericht Nr. 19/2018 des Europäischen Rechnungshofs**

DER RAT

1. NIMMT KENNTNIS von dem Sonderbericht Nr. 19/2018 des Europäischen Rechnungshofs zum Hochgeschwindigkeitsschienennetz und von dem offenen Ansatz, den der Rechnungshof unter anderem bezüglich der langfristigen Planung und der Kosteneffizienz des Schienennetzes verfolgt;
2. UNTERSTREICHT, wie wichtig Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaftstätigkeit und den Umweltschutz sind;
3. ERINNERT an die 2013 erlassene Verordnung über die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), in der eine strategische koordinierte Schienennetzplanung für das gesamte Gebiet der EU vorgesehen ist und die Abschnitte des Schienennetzes festgelegt sind, die gemäß den Normen für den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr auszulegen sind; HEBT die Rolle HERVOR, die den Europäischen Koordinatoren dabei zukommt, die Entwicklung der Kernnetzkorridore zu erleichtern, und die sie insbesondere bei der Durchführung grenzüberschreitender Projekte spielen; BETONT jedoch, dass die Fertigstellung des Kern- und des Gesamtnetzes unter anderem von der Verfügbarkeit angemessener Finanzmittel abhängt;
4. STELLT HERAUS, dass die Planung und Entwicklung von Schienenverkehrsnetzen, und insbesondere von Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrsnetzen, eine komplexe, kostspielige und zeitaufwendige Angelegenheit ist, bei der ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt werden muss, der den jeweiligen politischen Prioritäten und wirtschaftlichen Erwägungen Rechnung trägt; VERSTEHT den Sonderbericht jedoch als einen Aufruf dazu, den Schwerpunkt erneut in koordinierter Weise auf Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen zu legen;
5. ERINNERT DARAN, dass die Arbeit am vierten Eisenbahnpaket, in dem vorgesehen ist, die Hindernisse, die der Interoperabilität entgegenstehen, zu beseitigen, die Sicherheit zu verbessern und die Märkte für den Schienenpersonenverkehr zu liberalisieren, im Dezember 2016 abgeschlossen wurde und dass die Umsetzung noch im Gange ist; HEBT HERVOR, dass mehrere Bestimmungen des Pakets schon jetzt den Markt für Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen prägen;

6. SIEHT in Verbesserungen bei grenzüberschreitenden Infrastrukturabschnitten, bei den operativen Aspekten sowie bei den Bahnverbindungen maßgebliche Faktoren für die Verwirklichung eines nahtlosen und effizienten europäischen Schienennetzes, und STELLT FEST, wie wichtig die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten ist, um diese Netzabschnitte fertigzustellen oder zu modernisieren;
7. NIMMT KENNTNIS von dem Potenzial der internationalen Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen, eine Verlagerung der Personenbeförderung über mittlere und große Entfernungen von anderen Verkehrsträgern auf die Schiene zu bewirken, und ERACHTET es als sinnvoll, dass die Kommission prüft, mit welchen Maßnahmen eine solche Verlagerung auf alternative Verkehrsträger dort weiter vorangebracht werden kann, wo dies unter wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten wünschenswert ist;
8. WEIST DARAUF HIN, dass der Bericht im Hinblick auf die Vorbereitung der Fazilität "Connecting Europe" für den Zeitraum 2021-2027 sowie auf die anstehende Überprüfung der Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze rechtzeitig vorgelegt wurde; STELLT FEST, dass die letzten Projekte und die dabei gewonnenen Erkenntnisse eine wertvolle Informationsgrundlage zur Verbesserung der Entwicklung neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken und -bahnverbindungen liefern;
9. ERINNERT DARAN, dass gemäß den Verträgen die Verkehrspolitik in die geteilte Zuständigkeit fällt, und dass insbesondere die gesamte Koordinierung und Planung für das transeuropäische Verkehrsnetz von den Mitgliedstaaten in Abstimmung mit der Kommission vorzunehmen ist. Jegliche Initiativen der Kommission zur Erleichterung der Koordinierung sind in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zu verfolgen;
10. STELLT FEST, dass die im Sonderbericht ausgesprochenen Empfehlungen eine Anregung zu Überlegungen sind, wie sich ein effizientes, kostengünstiges, wettbewerbsfähiges, nutzerfreundliches und kohärentes Hochgeschwindigkeitsschienennetz in Europa verwirklichen lässt.