

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	<u>Seite</u>
1. DER EUROPÄISCHE BINNENMARKT UND DIE EISENBAHNEN	
1.1. Die Initiativen zur Vollendung des Binnenmarktes und ihre ver- kehrspolitischen Konsequenzen	
1.1.1. Die Chancen des Binnenmarktes	11 - 17
1.1.2. Die Liberalisierung des Ver- kehrsmarktes	
1.1.2.1. Erfordernis eines freien Verkehrsmarktes	17 - 20
1.1.2.2. Europäische Verkehrspolitik auf Deregulierungskurs	20 - 23
1.1.3. Wirkungen der Liberalisierung auf die Eisenbahnen	24
1.1.3.1. Die Eisenbahnpolitik der EG	
a.) Die Eisenbahnmisere - ihre Ursachen und Wirkungen	24 - 28
b.) Ein kurzer Rückblick auf die EG-Eisenbahnpolitik	28 - 36
1.1.3.2. Anpassungszwänge für die Bahnen	
a.) Erwartete Folgen einer Liberalisierung	36 - 39
b.) Handlungszwänge	39 - 42
1.2. Hochgeschwindigkeitsverkehr als Zukunftsperspektive der Bahnen im Binnenmarkt	
1.2.1. Europa - ein idealer Markt für die Bahnen	43 - 44
1.2.2. Hochgeschwindigkeitsverkehr als Reaktion der Bahnen auf den Binnenmarkt	44 - 45

2. CHANCEN UND RISIKEN DES HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHRS

2.1. Abgrenzung der Rad/Schiene-Technologie gegenüber der Magnetschwebetechnologie	46
2.1.1. Die Magnetbahn - eine Alternative zur Rad/Schiene-Technologie?	46 - 54
2.1.2. Auswahl einer Technologie für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr	55
2.1.2.1. Entscheidungskriterien	55 - 56
2.1.2.2. Abwägung zwischen beiden Technologien	
a.) Technische Eigenschaften	56 - 60
b.) Ökonomische Eigenschaften	60 - 62
c.) Umweltwirkungen	62 - 65
d.) Integrationsfähigkeit in bestehende Verkehrssysteme	66 - 69
2.2. Klärung wichtiger Begriffe	
2.2.1. Hochgeschwindigkeit im Schienenverkehr	
2.2.1.1. Die Grenzen des traditionellen Eisenbahnsystems	69 - 70
2.2.1.2. Hochgeschwindigkeitsverkehr - ein innovatives System	70 - 71
a.) Fahrweg	
aa.) Fahrwegkomponenten	71 - 79
ab.) Neubaustrecken und Ausbaustrecken	79 - 81
ac.) Zwei Typen von Neubaustrecken	81 - 82
b.) Fahrzeuge	83
ba.) Anforderungen	83 - 89
bb.) Fahrzeugarten	89 - 90

	<u>Seite</u>
2.3. Erfolgsvoraussetzungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs	90
2.3.1. Die Maxime der Eigenwirtschaftlichkeit	91
2.3.1.1. Betriebswirtschaftliche Kosten und Nutzen	92 - 98
2.3.1.2. Wirtschaftlichkeitsrechnungen für Neubaustrecken	98 - 101
2.3.2. Marktchancen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs	101 - 102
2.3.2.1. Die Korrelation zwischen Geschwindigkeit und Markterfolg	102 - 103
2.3.2.2. Zielgruppenbestimmung	103 - 107
2.3.2.3. Qualitative Aspekte des Angebots	
a.) Tarifgestaltung	107 - 112
b.) Komfort und Service	112 - 118
2.3.3. Volkswirtschaftliche Chancen und Risiken	118
2.3.3.1. Gesamtwirtschaftliche Nutzen und Kosten	119 - 122
2.3.3.2. Nutzen-Kosten-Analysen und ihre Problematik	122 - 124
3. NATIONALE ENTWICKLUNGEN IM HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR	
3.1. Die Ursachen nationaler Sonderentwicklungen	125 - 127
3.2. Stand und Planungen	

	<u>Seite</u>
3.2.1. Deutschland	128 - 129
3.2.1.1. Die Neubaustrecken	
a.) Die Neubaustrecke Hannover-Würzburg	129 - 131
b.) Die Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart	131 - 133
c.) Die Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe-Basel	133 - 135
d.) Die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main	135 - 138
e.) Die Schnellverbindung Hannover-Berlin	139 - 142
3.2.1.2. Fahrzeuge	
a.) Vom Intercity Experimental (ICE) zum InterCityExpress (ICE)	142 - 147
b.) Die nächste Fahrzeug- generation: Der europä- taugliche ICE-M	147 - 148
3.2.1.3. Betriebskonzept	149 - 155
3.2.2. Frankreich	155
3.2.2.1. Die TGV-Linie Paris-Suddest (TGV PSE)	
a.) Infrastruktur	155 - 157
b.) Fahrzeuge	157 - 160
c.) Betriebskonzept	160 - 161
d.) Erfolg	161 - 163
3.2.2.2. Die TGV-Linie Paris-Atlantique (TGV A)	
a.) Infrastruktur	163 - 164
b.) Fahrzeuge	164 - 166
c.) Betriebskonzept und erste Erfolge	166 - 167

3.2.2.3. Auf dem Weg zu einem Hochgeschwindigkeitsnetz	
a.) Der TGV Masterplan	167 - 169
b.) Bereits in Bau befindliche Leitplanstrecken	
ab.) Verlängerung der TGV-Linie Paris-Suddest	169 - 170
bb.) Die Interconnexion	170 - 174
3.2.3. Italien	
3.2.3.1. Infrastruktur	
a.) Direttissima	172 - 174
b.) Weitere Infrastrukturprojekte	174 - 176
3.2.3.2. Fahrzeuge	176
a.) Der Triebwagenzug ETR 450	176 - 178
b.) Der Triebkopfbzug ETR 500	178 - 180
3.2.3.3. Betriebskonzept	180 - 183
3.3. Vergleichende Gegenüberstellung der nationalen Hochgeschwindigkeitsentwicklungen	
3.3.1. Gemeinsamkeiten	183
3.3.1.1. Gemeinsamkeiten bezüglich der Infrastruktur	184 - 185
3.3.1.2. Gemeinsamkeiten bezüglich der Fahrzeuge	185 - 186
3.3.1.3. Gemeinsamkeiten bezüglich der Betriebskonzepte	187 - 188

	<u>Seite</u>
3.3.2. Unterschiede	188
3.3.2.1. Mischverkehr versus Spezialisierung	188 - 192
3.3.2.2. Bewertung	192 - 193
a.) Betriebswirtschaft- liche Bewertung: Wirtschaftlichkeits- untersuchungen	193 - 194
b.) Volkswirtschaft- liche Bewertung: Nutzen-Kosten-Unter- suchungen	194 - 196
3.3.2.3. Planung	196 - 200
3.3.2.4. Finanzierung des Fahr- wegs	201 - 202
3.4. Auswirkungen nationaler Hochgeschwindigkeitsent- wicklungen	202 - 203
 4. DER HOCHGESCHWINDIGKEITSVER- KEHR IN DER EUROPÄISCHEN GE- MEINSCHAFT	
4.1. Hochgeschwindigkeitsverkehr - ein binnenmarktgerechtes Verkehrsangebot	
4.1.1. Analyse des europäischen Personenfernverkehrs- marktes	
4.1.1.1. Untersuchung des Ver- kehrsbedarfs	
a.) Nachfrageanalyse	204 - 210
b.) Nachfrageprognose	210 - 215

4.1.1.2. Analyse der Marktsituation - Beobachtung der Substitutionskonkurrenten	
a.) Straßenverkehr	215 - 219
b.) Luftverkehr	219 - 224
4.1.2. Hochgeschwindigkeitsverkehr - das Schienenverkehrskonzept für den europäischen Binnenmarkt	
4.1.2.1. Hochgeschwindigkeitsverkehr als Antwort der Bahn auf die Kapazitätsengpässe in anderen Verkehrssystemen	224 - 227
a.) Hochgeschwindigkeitsverkehr - eine Alternative zum überlasteten innergemeinschaftlichen Straßen- und Luftverkehr	227 - 235
b.) Hochgeschwindigkeitsverkehr - ein geeignetes Feld für eine erfolgreiche intermodale Kooperation zwischen Schienen- und Luftverkehr	235 - 238
4.1.2.2. Der europäische Hochgeschwindigkeitsverkehr nimmt Gestalt an	238 - 239
a.) Die schrittweise Entwicklung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes	239 - 242
b.) Einige Gedanken zum Verkehrsangebot	242 - 249

4.2. Die besonderen Probleme des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs	250
4.2.1. Verkehrspolitische Probleme	250 - 256
4.2.2. Probleme bei Vorbereitung und Planung der Projekte	
4.2.2.1. Besondere Probleme EG-weiter Verkehrsstudien	256 - 261
4.2.2.2. Spezielle Bewertungsprobleme	261 - 262
a.) Betriebswirtschaftliche Bewertung	262 - 266
b.) Volkswirtschaftliche Bewertung	266 - 270
4.2.3. Das Problem der technischen Kompatibilität des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes	270 - 279
4.2.4. Finanzierungsprobleme	
4.2.4.1. Infrastruktur	279 - 286
4.2.4.2. Fahrzeuge	286 - 290
5. SCHLUSSBETRACHTUNG: EUROPAS EISENBAHNEN STELLEN SICH DEM GEMEINSAMEN MARKT	291

	<u>Seite</u>
Abkürzungsverzeichnis	292 - 296
Abbildungsverzeichnis	297 - 301
Tabellenverzeichnis	302 - 306
Abbildungen und Tabellen	307 - 419
Literaturverzeichnis	420 - 462
Erklärung gemäß § 6 Ziffer 2 der Promotionsordnung	463
Lebenslauf	464