

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Fischer (Homburg), Dr. Müller-Emmert, Antretter, Bamberg, Büchner (Speyer), Buckpesch, Brück, Collet, Daubertshäuser, Delorme, Fischer (Osthofen), Haar, Haehser, Immer (Altenkirchen), Kretkowski, Dr. Kübler, Leonhart, Pauli, Ranker, Reimann, Sielaff, Schreiner, Dr. Soell, Weisskirchen (Wiesloch), Frau Weyel, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/4581 —

Aktueller Stand des Schienenschnellverkehrs Paris–Saarbrücken–Mannheim

Der Bundesminister für Verkehr – A 21/16. 50. 10–08 – hat mit Schreiben vom 21. Januar 1986 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welchen Stand hat der Ausbau des Schienenschnellverkehrs Paris–Saarbrücken–Homburg–Kaiserslautern–Mannheim?

Im Rahmen der 45. französisch-deutschen Konsultationen der Staats- bzw. Regierungschefs Anfang 1985 wurde auf ausdrücklichen Wunsch Frankreichs hin vereinbart, daß beide Seiten zunächst getrennt mögliche Maßnahmen auf ihrem Territorium in der Relation Paris–Ostfrankreich–Bundesrepublik Deutschland untersuchen und erst anschließend eine gemeinsame Arbeitsgruppe zur Untersuchung der Gesamtverbindung einsetzen werden.

Auf deutscher Seite wurde der Ausbau der Strecke Saarbrücken–Ludwigshafen (Rhein) in den am 18. September 1985 vom Bundeskabinett verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan '85 als „Planung“ aufgenommen.

Auf französischer Seite hat Anfang Januar 1986 eine Sachverständigengruppe einen Bericht über einen „TGV Est“ vorgelegt.

Am 8. Januar 1986 fand ein erster Informations- und Meinungsaustausch zwischen Vertretern der Bundesrepublik Deutschland

und Frankreich statt, in dem auch das weitere Vorgehen für die Planungen im Korridor Paris–Ostfrankreich–Bundesrepublik Deutschland erörtert wurde. Da die französische Regierung den Expertenbericht zunächst eingehend prüfen will, haben die Delegationen abgesprochen, daß mit den gemeinsamen Untersuchungen nach der Sommerpause begonnen werden soll.

2. Welchen Stellenwert mißt die Bundesregierung dem Ausbau der Schienenverkehrsstrecke Paris–Mannheim zu?

Die Bundesregierung mißt dem Bau bzw. Ausbau von leistungsfähigen Schnellbahnverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich eine hohe Bedeutung bei, sofern die Bewertung der damit verbundenen Nutzen und Kosten ein positives Ergebnis erwarten läßt. Eine Schnellbahnverbindung in der Relation Paris–Saarbrücken–Mannheim würde nicht nur die internationale Verbindung verbessern, sondern auch deutliche positive Wirkungen auf die regionale Wirtschaftsstruktur und die Anbindung des Saarlandes sowie der Pfalz an das Schnellfahrnetz der Deutschen Bundesbahn (DB) haben. Zur Zeit ist allerdings noch offen, welcher Trasse die französische Regierung den Vorzug geben wird.

3. Wie steht die Bundesregierung zu den Forderungen der Städte Heidelberg, Ludwigshafen, Mannheim, Saarbrücken, des Raumordnungsverbands Rhein-Neckar, verschiedener Industrie- und Handelskammern des betroffenen Raums und des Saar-Pfalz-Vereins, den Ausbau der Strecke als vordringlich einzustufen?

Die Erfüllung dieser Forderung ist vom Ergebnis der Abstimmungen mit Frankreich und positiven Untersuchungsergebnissen abhängig.

4. Welche Teilstrecken müssen, auch unter Berücksichtigung der Geschwindigkeitsanforderungen, an einer Schnellverkehrsstrecke ausgebaut werden?

In der Relation Saarbrücken–Mannheim hat die DB eine Verbesserung der vorhandenen Strecke (im wesentlichen Anhebung der Geschwindigkeit auf 200 km/h) zwischen St. Ingbert und Kaiserslautern sowie zwischen Neustadt/W. und Ludwigshafen untersucht. Dieser Ausbau, der eine Fahrzeitverkürzung von rd. einer Viertelstunde ermöglicht, ist in dem vom Bundeskabinett am 18. September 1985 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan '85 mit 280 Mio. DM unter „Planungen“ aufgenommen worden mit dem Hinweis, daß die Planung im wesentlichen abhängig ist von Abstimmungen mit Planungen in europäischen Nachbarstaaten. Über die französischen Teilstrecken, die neu- oder ausgebaut werden sollen, liegen z. Z. noch keine verwertbaren Informationen vor.

5. Welche konkreten Planungen bestehen für die Trassierung der Strecke zwischen Kaiserslautern und Neustadt/W.? Ist gewährleistet, daß keine neue Trassierung durch den Pfälzer Wald notwendig sein wird?

Bei den erwähnten bilateralen Abstimmungen wird zu prüfen sein, ob über die in der Antwort zu Frage 4 genannten Maßnahmen hinaus, insbesondere in dem sehr ungünstigen und bei Verbesserungen sehr kostenträchtigen Abschnitt Kaiserslautern–Neustadt/W., weitere Ausbaumaßnahmen sinnvoll und vertretbar sind. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden bei allen erwogenen Maßnahmen geprüft.

6. Wie groß wird die Zeitersparnis nach dem Ausbau der Strecke Paris–Mannheim sein?

Über die Gesamteffekte von Fahrzeitverkürzungen können noch keine endgültigen Aussagen getroffen werden, weil die einzelnen Varianten sicherlich unterschiedliche Fahrzeiten aufweisen werden. Bei Realisierung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke in der Relation Paris–Mannheim könnte eine Zeitersparnis zwischen 1½ und 2¼ Stunden erreichbar sein, je nach Ausbaugrad der deutschen und französischen Streckenabschnitte.

7. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung unternommen und will sie weiterhin unternehmen, um mit der Trassenführung Paris–Mannheim eine verbesserte Anbindung an die Bereiche „Rhein-Main“, „Rhein-Neckar“ und „Mittlerer Neckar“ zu erreichen?

Der Bundesverkehrswegeplan '85 enthält eine Reihe von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrsqualität für die angesprochenen Bereiche. Dies sind in der Stufe „Vordringlicher Bedarf“ insbesondere der Neubau- bzw. Ausbau der Strecken Mannheim–Stuttgart, Frankfurt–Mannheim, Mainz–Mannheim und Graben–Neudorf–Karlsruhe, in der Stufe „Planung“ der Ausbau der Strecke Saarbrücken–Ludwigshafen, der auf die französischen Planungen für den TGV-Est ggf. noch abzustimmen ist.

- a) Wieweit sind die Absprachen gediehen, TGV und ICE auf dieser Strecke einzusetzen, und bis wann sind endgültige Ergebnisse zu erwarten?

Die Frage, ob und wann TGV und ICE auf den genannten Strecken eingesetzt werden, wird Gegenstand der erwähnten bilateralen Gespräche sein. Die DB geht davon aus, daß derartige hochwertige Fahrzeuge nur auf solchen Strecken zum Einsatz kommen, wo die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Hochgeschwindigkeitsverkehr zumindest auf Teilabschnitten vorliegen. Je nach Angebotsgestaltung und finanziellem Engagement

sowie den Ergebnissen der bilateralen Gespräche der DB und der französischen Eisenbahnen (SNCF) über ein gemeinsames Lastenheft für Hochgeschwindigkeitszüge würde es entweder den Einsatz kompatibler Fahrzeuge (TGV und ICE) oder den Einsatz eines gemeinsam konzipierten Fahrzeuges geben.

- b) Ist es richtig, daß die Grenzkontrollen nur noch im Zug vorgesehen sind?

Im internationalen Schienenpersonenfernverkehr, an dem die DB beteiligt ist, finden bereits heute Grenzkontrollen grundsätzlich im Zug und auch möglichst während der Fahrt statt, so daß dadurch keine Verzögerungen des Schienenpersonenfernverkehrs bedingt sind.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die bisherigen Untersuchungen der deutsch-französischen Arbeitsgruppe in bezug auf die Strecke Paris–Mannheim?

Siehe Antwort zu Frage 1.

9. Wie weit ist der Stand der Abstimmung der Pläne der Bundesregierung mit den Vorstellungen auf französischer Seite gediehen, und zu welchem Ergebnis ist man bisher gekommen?

Siehe Antwort zu Frage 1.

10. Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeiten einer verbesserten Anbindung an das französische Netz ein?

Die Bundesregierung mißt besseren Verkehrsverbindungen mit europäischen Nachbarstaaten eine hohe Bedeutung bei. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag zur Integration Europas.

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß der schnellstmögliche Ausbau eine wirtschaftliche Stärkung des Saarlandes und von Rheinland-Pfalz mit neuen Entwicklungschancen erbringen und zugleich einen wichtigen Beitrag zur Förderung der europäischen Wirtschaftsunion leisten wird?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß eine Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris und Mannheim sowohl das Saarland als auch Rheinland-Pfalz wirtschaftlich weiter stärken würde und daß dies zugleich ein wichtiger Beitrag zur Förderung der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft wäre.

12. Warum führt die Bundesregierung den Ausbau der Strecke Paris–Saarbrücken–Mannheim unter den „nicht vordringlichen Bedarf“, sondern lediglich in der Stufe „Planung“ auf?

Die Bundesregierung führt den Ausbau der Strecke Saarbrücken–Ludwigshafen (Rhein) nicht im „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans '85 auf, weil über Art, Umfang und Zeitpunkt der Realisierung einzelner Ausbaumaßnahmen sinnvoll nur in Abstimmung mit entsprechenden Entscheidungen über Maßnahmen in Frankreich und den dort gegebenen Prioritäten entschieden werden kann.

13. Teilt die Bundesregierung die Meinung des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bundesbahn, Dr. Gohlke, in der „Saarbrücker Zeitung“ vom 11. Oktober 1985, daß die Strecke Paris–Mannheim nicht nach volkswirtschaftlichen, sondern nach betriebswirtschaftlichen Maßstäben zu bewerten sei?

Die Bundesregierung teilt – abgesehen von ihren gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen – die Meinung der DB, daß Investitionen grundsätzlich nur dann vertretbar sind, wenn sie das Wirtschaftsergebnis der DB verbessern. Dies gilt auch für den anteiligen Ausbau einer Strecke Mannheim–Paris. Darüber hinaus gehen von einer derartigen Maßnahme volkswirtschaftlich relevante Effekte aus, die bei der politischen Einschätzung der Bundesregierung für oder gegen eine Maßnahme eine wichtige Rolle spielen. Im übrigen werden im vorliegenden Falle auch Effekte im Hinblick auf europäische Zielsetzungen in die Beurteilung einbezogen.

