

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Haar, Amling, Bamberg, Bernrath, Berschkeit, Buckpesch, Curdt, Gilges, Hettling, Lennartz, Ibrügger, Kretkowski, Pauli, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/5858 —

Schnellbahnverbindung Paris – Brüssel – Köln

Der Bundesminister für Verkehr – A 21/16.50.10 – 06 – hat mit Schreiben vom 29. Juli 1986 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Das Projekt einer Schnellbahnverbindung Paris–Brüssel–Köln/Amsterdam wird im Auftrag der Verkehrsminister Belgiens, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreichs und der Niederlande durch eine internationale Arbeitsgruppe aus Vertretern der genannten Länder in technischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Hinsicht untersucht. Die Untersuchungsergebnisse werden zwar wesentliche Grundlagen für weitere Entscheidungen der Regierungen liefern, binden sie jedoch nicht. Dies gilt insbesondere für die untersuchten Trassen und Betriebsprogramme sowie für erwogene Finanzierungszenarien und Modelle zur Aufteilung von Kosten und Einnahmen.

1. Welchen Stand haben die Untersuchungen über den Bau der Schnellbahnverbindung Paris – Brüssel – Köln?

Die Untersuchungen der Arbeitsgruppe sind noch nicht abgeschlossen. Die Vorlage des Schlußberichts wird für Oktober 1986 erwartet. Den nachstehenden Antworten liegen vorläufige Untersuchungsergebnisse der Arbeitsgruppe zugrunde, die sich noch ändern können.

2. Welche unterschiedlichen technischen Systeme werden untersucht?

Im Rahmen der Untersuchungen werden die Rad-Schiene-Technik und das Magnetbahnsystem berücksichtigt.

3. Welche Trassenvarianten werden untersucht?

Es werden vier Trassenvarianten näher untersucht. Für die Rad-Schiene-Technik wurden drei Trassenvarianten ausgewählt.

Variante 1:

Zwischen Paris und Brüssel sind neue Streckenabschnitte mit einer Trassenführung in der Nähe von Lille vorgesehen. Die Trasse faßt zwei wichtige Verkehrsströme zusammen: Paris–Lille und Paris–Brüssel; sie berücksichtigt den Anschluß des geplanten Ärmelkanaltunnels.

Zwischen Brüssel und Stolberg ist eine Neubaustrecke, im übrigen ein Ausbau der bestehenden anschließenden Strecke bis Köln vorgesehen.

Zwischen Brüssel und Amsterdam ist eine Neubaustrecke geplant, die über Antwerpen und Rotterdam verläuft.

Variante 2:

Der Streckenverlauf zwischen Paris und Brüssel entspricht dem der Variante 1.

Zwischen Brüssel und Köln ist ein Ausbau der bestehenden Strecken über die Bahnhöfe Lüttich-Guillemins und Aachen Hauptbahnhof mit Neubauabschnitten zwischen Zaventem und Waremme sowie Chênée und Welkenraedt vorgesehen.

Für die Verbindung von Brüssel nach Amsterdam wird die bestehende Strecke benutzt, welche über Antwerpen, Rotterdam und Den Haag verläuft.

Variante 3:

Der Streckenverlauf zwischen Paris und Brüssel entspricht dem der Variante 1.

Von Brüssel ausgehend sind in Richtung Köln und Amsterdam zunächst Neubaustrecken vorgesehen, die es gestatten, auf einem gemeinsamen Streckenabschnitt von ungefähr 50 km Länge die Verkehrsströme Belgien–Niederlande und Belgien–Deutschland zusammenzufassen. Zwischen Eschweiler und Köln wird die ausgebaut bestehende Strecke benutzt.

In Richtung Niederlande mündet die Neubaustrecke nördlich von Roosendaal in die in Variante 1 beschriebene Neubaustrecke nach Rotterdam und Amsterdam ein.

Für das Magnetbahnsystem wurde eine Trassenvariante ausgewählt, die sogenannte Variante 4:

Der Trassenverlauf entspricht weitgehend der Variante 3 des Rad-Schiene-Systems.

4. Wie hoch sind die Baukosten der einzelnen Varianten insgesamt, und wie hoch der auf die Bundesrepublik Deutschland entfallende Anteil?

Die Baukosten betragen für Variante 1: 7,4 Mrd. DM, für Variante 2: 5,4 Mrd. DM, für Variante 3: 7,2 Mrd. DM und für Variante 4: 10,4 Mrd. DM.

Für den deutschen Streckenanteil belaufen sich die Baukosten für Variante 1 auf 0,66 Mrd. DM, für Variante 2 auf 0,44 Mrd. DM, für Variante 3 auf 0,89 Mrd. DM und für Variante 4 auf 1,34 Mrd. DM.

5. Ist bei allen Trassenvarianten eine Anbindung von Aachen Hauptbahnhof sichergestellt?

Ja, ausgenommen bei der Magnetbahnvariante.

6. Wie groß werden nach dem Bau der Schnellbahnverbindung die Zeitersparnisse bei Fahrt von Köln nach Aachen bzw. Lüttich, Brüssel, Lille und Paris sein?

Gegenüber der heute schnellsten Verbindung sind – je nach Trassenvariante und Betriebsprogramm – folgende Fahrzeitverkürzungen erreichbar:

Von Köln nach	Rad/Schiene-Technik	Magnetschnellbahn-Technik
Aachen	rd. 7'	rd. 23'
Lüttich	20' bis ½ h	– ¹⁾
Brüssel	½ bis 1 h	rd. 1½ h
Lille	1¼ bis 2¼ h	2¾ h
Paris	2 bis 2½ h	knapp 3¼ h

¹⁾ Keine direkte Anbindung vorgesehen.

7. Wie hoch ist gegenwärtig das Verkehrsaufkommen der Streckenabschnitte Köln – Aachen, Aachen – Lüttich, Lüttich – Brüssel, Brüssel – Lille, Lille – Paris?

Für das Jahr 1985 liegen nur Werte für das Verkehrsaufkommen zwischen den Regionen, jedoch keine Streckenbelastungen vor. Die Streckenbelastung im Jahre 2000 ohne die Schnellbahnverbindung wird wie folgt eingeschätzt:

Köln–Aachen:

3,1 Millionen Personenfahrten/Jahr (beide Richtungen)

Aachen–Lüttich:

1,5 Millionen Personenfahrten/Jahr (beide Richtungen)

Lüttich–Brüssel:

2,5 Millionen Personenfahrten/Jahr (beide Richtungen)

Brüssel–Lille:

0,2 Millionen Personenfahrten/Jahr (beide Richtungen)

Lille–Paris:

3,4 Millionen Personenfahrten/Jahr (beide Richtungen)

Brüssel–Paris:

3,0 Millionen Personenfahrten/Jahr (beide Richtungen)

8. Wie wird sich das Verkehrsaufkommen dieser einzelnen Streckenabschnitte durch den Bau der Schnellbahnverbindung erhöhen?

Die Streckenbelastung in den Planfällen 1 bis 4 (mit Schnellbahnverbindung bei unterschiedlichen Trassenvarianten) wird für das Jahr 2000 wie folgt eingeschätzt:

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
– Millionen Personenfahrten/Jahr (beide Richtungen) –				
Köln – Aachen	5,2	4,4	5,9	6,7
Aachen – Lüttich	3,0	2,2	0,3 ¹⁾	0,3 ¹⁾
Lüttich – Brüssel	4,9	4,8	2,7 ¹⁾	1,7 ¹⁾
Brüssel – Lille	0,3 ²⁾	0,3 ²⁾	0,3 ²⁾	0,3 ²⁾
Lille – Paris	5,9 ²⁾	5,9 ²⁾	5,9 ²⁾	10,1 ²⁾
Brüssel – Paris	7,1	6,7	7,2	8,7

¹⁾ In den Varianten 3 und 4 ist eine neue Direktverbindung zwischen Aachen und Lüttich und Lüttich–Brüssel nicht vorgesehen. Bei den angegebenen Werten handelt es sich um Reisende in klassischen Zügen auf der bestehenden Strecke. Reisende in Hochgeschwindigkeitszügen fahren von Aachen über Beek nach Brüssel.

²⁾ ohne durchgehenden Verkehr Brüssel–Paris

9. Welches zusätzliche Verkehrsaufkommen ist nach Fertigstellung der Eisenbahnverbindung unter dem Ärmelkanal zu erwarten?

Die Frage wird derzeit von einer besonderen internationalen Arbeitsgruppe untersucht.

10. In welchem Umfang wird durch den Bau der Schienenschnellverbindungen Paris – Brüssel – Köln und London – Brüssel – Köln der Schienengüterverkehr zunehmen?

Die Schnellbahnverbindung Paris–Brüssel–Köln/Amsterdam wird nur für den Personenfernverkehr untersucht. Besondere Leichtgüterverkehre wären jedoch möglich.

11. Inwieweit ist der erwartete Anstieg des Schienengüterverkehrs in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der einzelnen Varianten berücksichtigt worden?

Siehe Antwort zu Frage 10.

12. Wie hoch ist das gegenwärtige Verkehrsaufkommen der Strecken Köln – Kaldenkirchen – Niederlande und Köln – Emmerich – Niederlande?

Für das Jahr 1985 liegen nur Werte für das Verkehrsaufkommen zwischen den Regionen, jedoch keine Streckenbelastungen vor. Die Streckenbelastung im Jahre 2000 ohne die Schnellbahnverbindung wird wie folgt eingeschätzt:

Köln–Kaldenkirchen–Niederlande:

0,5 Millionen Personenfahrten/Jahr (beide Richtungen)

Köln–Emmerich–Niederlande:

1,6 Millionen Personenfahrten/Jahr (beide Richtungen)

13. Wie würde sich dieses Verkehrsaufkommen bei Verwirklichung der nördlich an Aachen, Maastricht und Hasselt vorbeiführenden Trassenvariante der Schnellbahnverbindung Brüssel – Köln sowie einem Direktanschluß von Rotterdam verändern?

Die Verkehrsbelastung wird bei Realisierung der Variante 3 wie folgt eingeschätzt:

Köln–Kaldenkirchen–Niederlande:

0,2 Millionen Personenfahrten/Jahr (beide Richtungen)

Köln–Emmerich–Niederlande:

0,7 Millionen Personenfahrten/Jahr (beide Richtungen)

14. Wie hoch werden beim Bau dieser Trassenvariante die Zeiterparnisse bei einer Fahrt von Köln nach Utrecht, Amsterdam und Rotterdam sein?

Die Fahrzeitverkürzungen für die in Frage 13 angesprochene Trassenvariante (Variante 3) betragen gegenüber der heute schnellsten Verbindung für das Rad-Schiene-System in der Rela-

tion Köln–Rotterdam nahezu 1½ Stunden, in der Relation Köln–Amsterdam ½ Stunde und in der Relation Köln–Utrecht rund 5 Minuten.

15. Wie weit sind die Gespräche der Deutschen Bundesbahn und der französischen Eisenbahn (SNCF) über ein gemeinsames Lastenheft für Hochgeschwindigkeitszüge gediehen?

Die Maschinendirektoren der Deutschen Bundesbahn (DB) und der französischen Eisenbahn (SNCF) haben am 17. Januar 1986 ein gemeinsam erstelltes Lastenheft für einen Hochgeschwindigkeitszug unterzeichnet. Diesem Lastenheft haben sich die belgischen und niederländischen Eisenbahnen angeschlossen.

16. Welchem technischen System (Rad/Schiene-Technik, Magnetbahn) und welcher Trassenvariante gibt die Bundesregierung den Vorzug?

Die Entscheidung über das technische System und die zu bauende Trassenvariante wird nach Vorlage des Schlußberichts der eingesetzten Arbeitsgruppe in Abstimmung mit den übrigen beteiligten Staaten zu treffen sein.

17. Welche regionalwirtschaftlichen Auswirkungen hätte der Bau der Schnellbahnverbindungen Paris – Brüssel – Köln sowie London – Brüssel – Köln für die Räume Aachen und Köln sowie für das Ruhrgebiet?

Die Auswirkungen werden als positiv eingeschätzt.

Die Region Aachen befindet sich national gesehen in einer Randlage. Sie ist über Autobahnen an das deutsche, belgische und niederländische Fernstraßennetz angeschlossen. Fernverkehre mit der Bahn nach Zielen in der Bundesrepublik Deutschland erfordern in der Regel ein Umsteigen in Köln. Eine direkte Anbindung an den Luftverkehr besteht nicht. Die Inbetriebnahme der Schnellbahnverbindung würde deshalb die Anbindung Aachens an das Schienenfernverkehrsnetz spürbar verbessern.

Die Region Köln ist demgegenüber bereits sehr gut in die Verkehrsnetze der Bundesrepublik Deutschland eingebunden:

- Köln ist einer der IC-Knotenpunkte der DB und Drehscheibe des deutschen Eisenbahnverkehrs mit den Benelux-Ländern und Nordfrankreich.
- Köln ist über mehrere Autobahnen an das deutsche und europäische Fernstraßennetz angebunden.
- Köln verfügt über einen eigenen Flughafen.

Die Auswirkungen auf die regionale Entwicklung werden ange-

sichts der Leistungsfähigkeit des bereits vorhandenen Verkehrsnetzes wahrscheinlich geringer sein als im Falle von Aachen.

Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen auf das Ruhrgebiet sind begrenzt.

18. Welche Bauzeit wird für die Schnellbahnverbindung Paris – Brüssel – Köln veranschlagt?

Die reine Bauzeit würde bei Vorliegen aller rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für das Rad-Schiene-System mindestens 5 Jahre und für die Magnetbahn 8 Jahre betragen. Eine Verkürzung der Bauzeit der Magnetbahn wäre denkbar.

19. Kann noch in diesem Jahr mit der Entscheidung der Bundesregierung über den Bau der Schnellbahnverbindung Paris – Brüssel – Köln gerechnet werden?

Aussagen hierzu sind z. Z. nicht möglich. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

20. Wirkt sich das Projekt zeitlich oder finanziell oder bezüglich der Trassierung auf die geplante S-Bahn-Verbindung Köln – Horrem aus?

Die geplante Schnellbahnverbindung Paris–Brüssel–Köln/Amsterdam wirkt sich zeitlich nicht auf die S-Bahn-Verbindung aus, weil in der in Bau befindlichen 3. bzw. geplanten 4. Baustufe der S-Bahn Köln (zusammen rd. 1,2 Mrd. DM) zunächst der Anschluß der derzeitigen Strecke aus Richtung Horrem an den S-Bahn-Knoten Nippes vorgesehen ist.

Im Rahmen der Schnellbahnverbindung sind für die Einführung der Strecke nach Köln Hauptbahnhof keine Änderungen an der Trassierung vorgesehen.

Finanziell kann sich eine gleichzeitige Realisierung von Schnellbahn und S-Bahn allenfalls kostenmindernd für die S-Bahn auswirken.

