

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock, Weiss (München)
und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/77 —

Schnellbahnverbindung Köln–Paris

Der Bundesminister für Verkehr – A 21/16.50.10 – 06 – hat mit Schreiben vom 1. April 1987 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Aus welchen Gründen wird die bestehende direkte Verbindung über Jeumont nicht für den Schnellverkehr zwischen Köln und Paris hergerichtet und benutzt?

Der Auftrag der Verkehrsminister an die internationale Arbeitsgruppe bezog sich auf die Untersuchung einer Schnellbahnverbindung zwischen Paris–Brüssel–Köln/Amsterdam. Eine Verbindung von Köln nach Paris über Jeumont konnte daher nicht Gegenstand der Untersuchung sein.

2. Welche Ausbaumaßnahmen sind hierfür erforderlich, wenn als reguläre Streckengeschwindigkeit mindestens 200 km/h zugrunde gelegt wird?

Die Ausbaumaßnahmen auf deutscher Seite zwischen Köln und Aachen entsprechen dem in der Drucksache 10/5897 dargelegten Ausbauzustand.

3. Welche Reisezeit zwischen Köln und Paris ist nach Abschluß aller o. g. Ausbaumaßnahmen möglich; der Reisezeit zugrunde gelegt

sein sollen Aufenthalte in Aachen, Liège, Namur, Charleroi, Maubeuge oder Aulnoye und St. Quentin?

Unter Bezugnahme auf die Antwort zur Frage 2 ist eine konkrete Aussage hierzu gegenwärtig nicht möglich.

4. Welche Reisezeit ist im Vergleich hierzu möglich zwischen Köln und Paris unter Zugrundelegung der Variante 1, Drucksache 10/5897; hierbei sollen die Aufenthalte in Aachen, Liège, Brüssel, Raum Lille/Roubaix und Raum Lens/Arras/Douai berücksichtigt werden?

165 Minuten.

5. Warum beträgt gegenwärtig die kürzeste Reisezeit Köln–Paris über Jeumont 5 Stunden und 15 Minuten und damit 35 Minuten mehr als Ende der siebziger Jahre?

Welches sind hierfür die Ursachen bei

- a) dem Unterbau,
- b) dem Oberbau,
- c) der elektrischen Versorgung,
- d) der Qualität und Ausrüstung von Lok- und Wagenmaterial,
- e) dem Gesamtzuggewicht,
- f) sonstigen Gründen?

Die längere Fahrzeit ist im wesentlichen auf das höhere Gesamtzuggewicht zurückzuführen, weil der IC über beide Wagenklassen verfügt und damit länger ist als in den 70er Jahren, in denen er als TEE nur mit der 1. Wagenklasse verkehrte.

6. Ist bei der bisherigen Wirtschaftlichkeitsprüfung der neuen Schnellbahnverbindung berücksichtigt worden, daß bisher noch nicht einmal ein Stundentakt mit Intercity-Komfort zwischen Köln und Paris angeboten wird?

Ja.

7. Welches erhöhte Fahrgastaufkommen ist zu erwarten, wenn auf dieser Strecke ein Stundentakt mit Eurocity-Komfort bzw. Intercity-Komfort angeboten würde?

Mit einem Stundentakt und Euro- bzw. IC-Komfort allein wäre ein um 10 bis 15 % höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten. Die damit verbundenen höheren Einnahmen dürften jedoch unter den Kosten der zusätzlichen Betriebsleistungen liegen. Erst in Verbindung mit deutlichen Fahrzeitverkürzungen durch die untersuchte Schnellbahnverbindung ergibt sich die erforderliche Wirtschaftlichkeit.