

Antrag

der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock, Weiss (München) und der Fraktion
DIE GRÜNEN

Schnellbahnverbindung Köln—Paris

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, zur geplanten Schnellbahnverbindung Köln—Brüssel—Amsterdam/Paris sich die nachfolgende Konzeption zu eigen zu machen und diese auch gegenüber den Ländern Frankreich, Belgien und Niederlande zu vertreten.

Vor einer Entscheidung zum Neubau einer Schnellstrecke müssen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die bestehenden Eisenbahnverbindungen attraktiver zu machen. Dazu gehören folgende Maßnahmen:

Kurzfristig:

- Einstündige Taktverbindung auf der Strecke Köln—Aachen—Lüttich—Brüssel—Brügge—Ostende mit IC/EC-Komfort,
- Intercityverbindung Amsterdam—Brüssel—Mons—Aulnoye—Paris mit Anschlußabstimmung auf die Linie Köln—Ostende,
- Einführung eines stündlichen Pendelzuges auf der Strecke Köln—Aachen—Lüttich mit Anschlüssen in Lüttich nach Brüssel—Brügge und nach Namur—Charleroi derart, daß auf der Strecke Köln—Lüttich ein 30-Minuten-Takt angeboten wird.

Mittelfristig:

- Neuordnung der vorhandenen IC-Linien zu einer stündlichen IC/EC-Linie Köln—Aachen—Namur—Charleroi—Aulnoye—St. Quentin—Paris,
- Einsatz von Mehrsystemlokomotiven auf der Strecke Köln—Ostende, um den Lokwechsel in Aachen überflüssig zu machen,
- Einsatz von Mehrsystemtriebwagenzügen auf der Strecke Köln—Lüttich—Namur—Paris, um die Lokwechsel in Aachen und Lüttich überflüssig zu machen.

Langfristig:

Landschaftsschonende Ausbaumaßnahmen der bestehenden Strecken zur Fahrzeitverringerung.

Bonn, den 29. Mai 1987

Frau Brahmst-Rock

Weiss (München)

Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion

Begründung

Anlaß für den vorliegenden Antrag ist die vorliegende völlig unzureichende Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock, Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN (Drucksachen 11/77, 11/134) zur Schnellbahnstrecke Köln—Paris. Darin räumt die Bundesregierung ein, daß wichtige Möglichkeiten zur Verbesserung des Bahnangebotes nicht untersucht worden sind. Im Abschlußbericht der bilateralen Arbeitsgruppe zur Schnellbahnverbindung Paris—Brüssel—Köln/Amsterdam wird nur von vier Neubau-Trassenvarianten ausgegangen, drei davon in Rad-Schiene-Technik und eine als Magnetbahn. Nicht untersucht wurden die sehr viel kostengünstiger und effektiveren Maßnahmen, nämlich:

- A. Koordination der Fahrpläne,
- B. Einsatz besserer Fahrzeuge,
- C. Ausbau der vorhandenen Strecken.

Mit diesen Maßnahmen ist eine schrittweise und flächendeckende Verbesserung der Eisenbahnverbindungen zwischen den Ländern Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland möglich.

Zu A.

Bevor auf die einzelnen Möglichkeiten zur Effektivierung der Fahrpläne eingegangen wird, soll hier zunächst der Bestand an Eisenbahnverbindungen aufgezeigt werden:

- a) Zwischen Köln und Aachen verkehren derzeit ungefähr stündlich Züge mit Intercityanschluß in Köln.
- b) Zwischen Welkenraedt (15 km vor Aachen) und Ostende über Lüttich, Brüssel und Brügge verkehren derzeit Intercity-Züge im sauberen Stundentakt, von denen nur ein Teil bereits in Köln eingesetzt wird. Für ein stündliches Angebot Köln—Ostende fehlt also nur noch der „Lückenschluß“ auf dem 15 km kurzen Abschnitt Aachen—Welkenraedt.
- c) Auf der Gesamtstrecke Köln—Ostende verkehren derzeit außerdem noch zahlreiche internationale Schnellzüge in unregelmäßigen teilweise parallelen Fahrplanlagen.
- d) Zwischen Lüttich und der belgischen Küste verkehren außerdem stündlich Intercity-Züge, so daß jetzt bereits auf dem

Abschnitt Lüttich—Brüssel—Brügge ein 30-Minuten-Takt angeboten wird.

- e) Auf der Strecke Brüssel—Mons—Aulnoye—Paris fahren zur Zeit 17 Züge pro Tag und Richtung in unregelmäßigen Fahrplanlagen.
- f) Auf der Strecke Lüttich—Namur—Charleroi—Mons—Mouscron verkehren stündlich Intercity-Züge zwischen Lüttich und Charleroi. Das Angebot soll so durch Interregio-Züge ergänzt werden, daß auf diesem Streckenabschnitt ein 30-Minuten-Takt herrscht.
- g) Zwischen Amsterdam und Brüssel verkehren zur Zeit Intercity- bzw. Schnell-Züge im Stundentakt und zusätzliche internationale Züge.

Durch Koordination der Fahrpläne und Ergänzungsangebote dieser Verbindungen ließen sich mit geringem Aufwand große Reisendenpotentiale in der Fläche erschließen. Diese Koordination müßte folgende Maßnahmen umfassen:

- I. Die unter a), b) genannten Züge werden zusammengefaßt zu einer Intercity-Linie Köln—Aachen—Lüttich—Brüssel—Brügge—Ostende, die im exakten Stundentakt verkehrt und sich mit den unter d) genannten Zügen zu einem 30-Minuten-Takt auf der Strecke Lüttich—Brüssel—Brügge ergänzt.

Die internationalen Züge [c)] werden in das Angebot einbezogen. Parallelverkehr wird nur noch bei Bedarf in den Hauptreisezeiten gefahren. So ergibt sich insgesamt trotz einer wesentlichen Angebotsverbesserung die Möglichkeit der Kosteneinsparung.

- II. Die unter e) und g) genannten Züge werden zu einer Intercity-Linie Amsterdam—Brüssel—Mons—Aulnoye—Paris zusammengefaßt und auf die Linie Köln—Brüssel—Ostende abgestimmt. Es ergibt sich eine stündliche Anschlußverbindung Köln—Paris über Brüssel.

Trotz deutlicher Angebotsverbesserung ist bei Einsatz von geeignetem Zug- und Wagenmaterial mit zusätzlichen Kosten für den Fahrbetrieb nicht zu rechnen.

- III. Auf der Strecke Köln—Aachen—Lüttich wird ein Pendelzug im Stundentakt eingesetzt, der in Lüttich Anschlüsse an die unter d) und f) genannten Züge erreicht. Es werden dafür drei Zügeinheiten benötigt, die vermutlich aus den unter I. eingesparten Zügeinheiten bereitgestellt werden können. Es ergibt sich insgesamt ein 30-Minuten-Takt von Köln nach Lüttich mit Anschlüssen in Lüttich nach Brüssel—Brügge (30-Minuten-Takt) und Namur—Charleroi (30 Minuten) Mons—Mouscron (60 Minuten).
- IV. Aus dieser Grundkonzeption heraus werden vorhandene Linien in einem späteren Schritt zu einer stündlichen Inter-

city-Linie Köln—Aachen—Lüttich—Namur—Charleroi—Aulnoye—St. Quentin—Paris neu geordnet.

Schon die unter I. bis III. genannten Maßnahmen bringen eine deutliche Angebotsverbesserung, die geeignet ist, mehr Fahrgäste auf die Schiene zu bringen, als das durch die Einführung des Hochgeschwindigkeitszuges möglich wäre. Denn bei der Erschließung von Reisendenpotentialen spielt nicht nur die Fahrzeit, sondern auch die Flächenerschließung und die Fahrthäufigkeit eine wesentliche Rolle. Während für den Hochgeschwindigkeitszug zunächst nur vier Fahrten pro Tag vorgesehen sind, könnten mit den unter I. bis III. genannten Maßnahmen täglich 36 Fahrmöglichkeiten angeboten werden (davon jeweils die Hälfte umsteigefrei) zwischen den Städten Köln, Aachen, Lüttich, Landen, Brüssel, Gent, Brügge, Huy, Namur, Charleroi mit stündlichem Anschluß nach Paris, Ostende und Amsterdam.

Zu B.

Durch den Einsatz besserer Fahrzeuge kann Fahrzeit eingespart werden. Im einzelnen schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

- V. Auf der Strecke Köln—Aachen—Lüttich—Brüssel—Ostende sollten grundsätzlich Mehrsystemlokomotiven eingesetzt werden. In Aachen würden damit 8 Minuten für den heute vielfach notwendigen Lokwechsel eingespart. Die Kosten für acht neue Lokomotiven zwecks Fahrzeiterparnis von 8 Minuten sind vergleichsweise gering im Vergleich zu den Kosten der Hochgeschwindigkeitsstrecke, die die Bundesregierung für den bundesrepublikanischen Streckenabschnitt (Drucksache 10/5897) auf 436 bis 894 Mio. DM beziffert hat, wenn man bedenkt, daß auf diesem Abschnitt nur eine Zeitersparnis von 6 bis 7 Minuten zu erzielen ist.
- VI. Bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge läge die heute mögliche Fahrzeit für die Strecke Köln—Paris über Jeumont bei Halten in Aachen, Lüttich, Namur, Charleroi, Aulnoye und St. Quentin bei 4 Stunden 30 Minuten. Dazu mußten Mehrsystemtriebwagenzüge beschafft werden, die das Kopfmachen in Lüttich deutlich beschleunigen und die durch die unterschiedlichen Stromsysteme bedingten Lokwechsel überflüssig machen. Bei einer Überlage in Köln und Paris wären dafür zehn neue Mehrsystemtriebwagen ohne Betriebsreserve erforderlich.

Zu C:

Erst als letzten Schritt sollten größere bauliche Maßnahmen zur Beschleunigung der Strecke ergriffen werden. Vordringlich sind dabei die Abschnitte, auf denen derzeit nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren wird, z. B. Aachen—Lüttich bzw. Namur—Charleroi. Dabei sind die Eingriffe in die Landschaft möglichst gering zu halten. Ausbaumaßnahmen sind aber in jedem Fall vorzuziehen.

Der so dargestellte Weg stellt eine sehr viel günstigere Variante dar als der Streckenneubau, der von der trilateralen Arbeits-

gruppe untersucht worden ist. Denn überhaupt nicht eingegangen in die Wirtschaftlichkeitsüberlegungen der trilateralen Arbeitsgruppe ist die Tatsache, daß der Streckenneubau, würde er realisiert, Fahrgäste von anderen Strecken abzieht, was wiederum zu einer geringeren Wirtschaftlichkeit der anderen Strecke führt. So ergibt sich aus den Antworten der Bundesregierung auf die Fragen 12 und 13 in Drucksache 10/5897, daß die Realisierung der Schnellbahnverbindung Köln—Brüssel—Paris/Amsterdam auf der Strecke Köln—Kaldenkirchen—Niederlande um 60 %, auf der Strecke Köln—Emmerich—Niederlande um 55 % zurückgehen würde. Das schlechtere Wirtschaftsergebnis auf diesen und anderen Strecken muß dementsprechend in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen der Schnellbahnverbindung eingestellt werden.

Im übrigen bringt der vorgeschlagene Weg sofort eine wesentliche Verbesserung, und nicht erst um die Jahrtausendwende, so wie das bei der geplanten SBV der Fall wäre. Es entfallen weitgehend die Finanzierungskosten, die das Wirtschaftsergebnis der SBV aufgrund der langen Bauzeiten sicher beeinträchtigen würden.

