

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu dem Antrag der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock, Weiss (München)
und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/387 (neu) —

Schnellbahnverbindung Köln–Paris

A. Problem

Die Bundesregierung soll dazu aufgefordert werden, die Pläne für den Neubau einer Schnellbahnverbindung Köln–Brüssel–Paris fallenzulassen. Statt dessen soll durch Fahrplanverbesserungen und andere Maßnahmen die bestehende Verbindung attraktiver gemacht werden.

B. Lösung

Ablehnung des Antrages, weil nur durch die in Aussicht genommenen Aus- und Neubaumaßnahmen eine wirklich durchgreifende Verbesserung der Schienenverbindung Köln–Paris erreicht werden kann.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN bestehen auf unveränderter Annahme des Antrages.

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag in Drucksache 11/387 (neu) abzulehnen.

Bonn, den 24. Februar 1988

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Kretkowski
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Kretkowski

Der Antrag in Drucksache 11/387 (neu) wurde in der 53. Sitzung des Deutschen Bundestages am 15. Januar 1988 dem Ausschuß für Verkehr federführend sowie dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung am 21. Februar 1988 behandelt.

I. Ziele und Inhalt des Antrages

Die bestehende Eisenbahnverbindung von Köln über Brüssel nach Paris ist überaltert und entspricht bei einer Fahrzeit von fünf Stunden nicht mehr den heutigen Erfordernissen.

Ziel des vorliegenden Antrages ist es, die Bundesregierung dazu aufzufordern, die Pläne für den Bau einer Schnellbahnverbindung Köln–Paris fallenzulassen. Die Antragsteller befürchten, daß durch die geplante Schnellbahnverbindung Verkehre von anderen vorhandenen Eisenbahnstrecken in Richtung Niederlande abgezogen werden könnten, so daß diese dann unwirtschaftlich würden. Auf den Neubau soll verzichtet werden; statt dessen soll die vorhandene alte Eisenbahnverbindung Köln–Paris durch Verbesserung des Fahrplanes und durch den Einsatz von Mehrsystemlokomotiven und -triebwagen attraktiver gemacht werden. Zusätzlich kämen lediglich landschaftsschonende Ausbaumaßnahmen an den bestehenden Strecken in Betracht.

II. Sach- und Verfahrensstand

Die Verkehrsminister von Belgien, Frankreich, der Bundesrepublik Deutschland, der Niederlande und des Vereinigten Königreiches haben sich grundsätzlich darauf verständigt, eine neue Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris–Brüssel–Köln herzustellen, an die auch Amsterdam und London über den Kanaltunnel angeschlossen werden sollen. Durch den Ausbau vorhandener Strecken und durch den Neubau einzelner Streckenabschnitte sollen künftig Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h gefahren werden können, so daß sich die Fahrzeit von Köln nach Paris auf etwa drei Stunden vermindern würde. Auf den Strecken soll ein europäischer Zug mit vereinheitlichtem technischen Standard eingesetzt werden, der auf der Grundlage des Gemeinsamen Lastenheftes von 1986 in Zusammenarbeit zwischen Eisenbahngesellschaften und Herstellern zu entwickeln ist.

Das gesamte Projekt verursacht nach dem jetzigen Stand der Planungen Kosten von etwa 7,2 Mrd. DM für die Infrastruktur und 2,7 Mrd. DM für die Fahrzeuge nach dem Preisstand von 1984. Der Bau der Schnellbahnverbindung bringt nicht nur betriebswirtschaftliche, sondern auch gesamtwirtschaftliche Vorteile mit sich. Eingeschaltete europäische Bankinsti-

tute haben erklärt, daß auch eine privatwirtschaftliche Finanzierung des gesamten Vorhabens im Grundsatz möglich ist.

In ihrer Konferenz am 26. Oktober 1987 haben die Verkehrsminister der beteiligten Länder ihre Eisenbahngesellschaften beauftragt, bis zum 1. März 1988 geeignete Vorschläge zur Finanzierung und Durchführung des Projekts sowie zu den erforderlichen Vereinbarungen zu unterbreiten. Die Verkehrsminister wollen sich spätestens vor Ablauf des 1. Quartals 1988 erneut treffen, um den Sachstand zu erörtern und das weitere Vorgehen festzulegen.

Das Projekt einer Schnellbahnverbindung Paris–Brüssel–Köln/Amsterdam war auch Gegenstand der Konsultationen im Rahmen des 50. deutsch-französischen Gipfels am 12./13. November 1987 in Karlsruhe. Die Staats- und Regierungschefs sowie die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland und Frankreichs bekräftigten in ihren Erklärungen das Interesse an einer Verwirklichung des Projekts in seiner Gesamtheit.

III. Verlauf und Ergebnis der Ausschlußberatung

1. Die Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN haben auf unveränderte Annahme des Antrags bestanden. Sie befürchten, daß für den Bau der ins Auge gefaßten Schnellbahnverbindung mit einer Bauzeit von 10 bis 15 Jahren zu rechnen sei. Es sei daher besser und diene dem Interesse des Reisenden, durch ein Bündel von Einzelmaßnahmen auf bestehender Trasse eine sofortige Verbesserung der Verkehrsbedienung anzustreben.

Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP haben sich für Ablehnung des Antrages ausgesprochen. Auf den Bau einer modernen Schnellbahnverbindung Paris–Köln könne keinesfalls verzichtet werden; dies schließe jedoch sofortige Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der vorhandenen Eisenbahnverbindung nicht aus, sofern diese wirtschaftlich vertretbar seien. Dazu erwartet der Ausschuß einen Bericht der Deutschen Bundesbahn.

2. Der Ausschuß begrüßt mit den Stimmen von CDU/CSU, SPD und FDP die Initiativen des Bundesministers für Verkehr für den Bau der Schnellbahnverbindung Paris–Brüssel–Köln als entscheidenden ersten Schritt auf dem Weg zur Schaffung eines europäischen Schnellbahnnetzes.

Ebenso begrüßt er die vorgelegten Ergebnisse der multilateralen Arbeitsgruppen und die Entschließung der Konferenz der Verkehrsminister Frankreichs, Belgiens, der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland vom 22. Dezember 1986

und vom 26. Oktober 1987. Nach der Entscheidung für den Bau einer Eisenbahnverbindung unter dem Ärmelkanal seien durch den Anschluß der Schnellbahnverbindung Paris–Brüssel–Köln/Amsterdam an die Verbindung Paris–London erhebliche Wachstumsimpulse für das nordwesteuropäische Gebiet der Europäischen Gemeinschaft zu erwarten. Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen zeigten, daß die Schnellbahnverbindung Paris–Brüssel–Köln/Amsterdam in ihrer Gesamtheit nicht nur technisch möglich, sondern auch wirtschaftlich von Vorteil sei. Dabei sei es auch wünschenswert, Aachen und Lüttich in die Verbindung einzubeziehen. Es komme hinzu, daß bei einer Realisierung der Verbindung als Ganzes der Durchbruch bei der Entwicklung kompatibler europäischer Hochgeschwindigkeitssysteme zu erreichen wäre.

Der Ausschuß erwartet von der Bundesregierung, daß sie mit den Regierungen Frankreichs, Belgiens und der Niederlande alsbald eine Vereinbarung

über den Bau der Schnellbahnverbindung Paris–Brüssel–Köln/Amsterdam trifft. Dabei sind alle Möglichkeiten internationaler Management- und Finanzierungsformen auszuschöpfen, um die Verwirklichung des Projekts als Ganzes zu erreichen. Ferner erwartet er, daß die Bundesregierung in den Verhandlungen die Notwendigkeit eines gemeinsamen technologischen Konzeptes für Bau und Betrieb der Schnellbahnverbindung sowie der auf ihr eingesetzten Züge verdeutlicht.

IV. Mitberatende Stellungnahme, Beschlußempfehlung

Der mitberatende Haushaltsausschuß hat Ablehnung des Antrages empfohlen.

Der federführende Ausschuß für Verkehr empfiehlt mit Stimmenmehrheit Ablehnung.

Bonn, den 24. Februar 1988

Kretkowski

Berichterstatter