

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Walter Remppe, Klaus Daubertshäuser, Hermann Bachmaier, Friedhelm Julius Beucher, Carl Ewen, Elke Ferner, Norbert Formanski, Monika Ganseforth, Achim Großmann, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Dr. Ulrich Janzen, Rolf Koltzsch, Klaus Lennartz, Dr. Dietmar Matteredne, Ingrid Matthäus-Maier, Heide Mattischeck, Michael Müller (Düsseldorf), Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Jan Oostergetelo, Harald B. Schäfer (Offenburg), Siegfried Willy Scheffler, Otto Schily, Dieter Schloten, Ursula Schmidt (Aachen), Regina Schmidt-Zadel, Dietmar Schütz, Johannes Singer, Josef Vosen, Wolfgang Weiermann, Dr. Axel Wernitz, Hildegard Wester, Dr. Margit Wetzel, Berthold Wittich

— Drucksache 12/319 —

Einbindung Kölns in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Mit dem Ausbau der Bundesbahnstrecke Köln-Düren-Aachen-Bundesgrenze (ABS 4) für den Schnellbahnverkehr wird der Zugang zu den internationalen westeuropäischen Hochgeschwindigkeitszug-Strecken nach Brüssel, Amsterdam, Paris und London geschaffen. Diese Ausbaustrecke wird ein wichtiges Bindeglied zu der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main darstellen. An die Neubaustrecke können die Flughäfen Köln/Bonn und Frankfurt angeschlossen werden. Damit ist die für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik unabdingbare Verknüpfung von Luftverkehr und schnellem Schienenverkehr möglich.

Allerdings haben sich bereits zu Beginn der Planungsverfahren nicht akzeptable Verzögerungen ergeben, die eine Realisierung trotz des unbestritten dringenden Handlungsbedarfs weiter hinausschieben.

Parallel zu dem Ausbau der Strecke Köln-Düren-Aachen-Bundesgrenze (ABS 4) soll auch das S-Bahn-Projekt Köln-Horrem-Düren (S 13) realisiert werden. Aufgrund der ausstehenden Verhandlungen zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Land NRW über die Finanzierung des Ausbaus der Strecke kann es für die gesamte Ausbaustrecke zu Verzögerungen kommen, die die geplante Inbetriebnahme für 1995 gefährden könnten. Darüber hinaus sind die Nachrichten, was die Realisierung des belgischen Teilstücks der internationalen Hochgeschwindigkeitsstrecke angeht, auch nicht ermutigend.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 11. April 1991 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Planung und Realisierung der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main zu beschleunigen?
2. Wie wirken sich diese Möglichkeiten aus auf den Zeitbedarf für Planung und Baudurchführung?
3. Welche dieser Möglichkeiten hat die Bundesregierung genutzt bzw. welche will sie noch nutzen, um Planung und Realisierung der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main zu beschleunigen?

Die Bundesregierung hat bisher und wird auch in Zukunft die Deutsche Bundesbahn bei ihren Bestrebungen unterstützen, die erforderlichen planungsrechtlichen Verfahren ohne Zeitverzug durchzuführen. Ziel ist es, die national und international bedeutsame Schnellbahnstrecke Köln–Rhein/Main, wie von den Verkehrsministern der am Schnellbahnprojekt Paris–Brüssel/London–Köln/Amsterdam–Frankfurt beteiligten Staaten am 21. November 1989 in Den Haag vereinbart, bis zum Jahre 1998 in Betrieb zu nehmen.

Für die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main sind nach dem Bericht der Deutschen Bundesbahn die Raumordnungsverfahren für alle Streckenabschnitte entweder bereits eingeleitet beziehungsweise wird die Einleitung noch im ersten Halbjahr 1991 erfolgen. Die Deutsche Bundesbahn als zuständiger Planungsträger trifft alle Anstrengungen, im Kontakt mit den beteiligten Landesbehörden eine möglichst schnelle Durchführung dieser gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren zu erreichen. Dies gilt auch für die dann anschließenden, nach Maßgabe des § 36 Bundesbahngesetz durchzuführenden Planfeststellungsverfahren.

Für die sich an die planungsrechtlichen Verfahren anschließende Realisierung der Gesamtstrecke geht die Deutsche Bundesbahn unter Berücksichtigung der Kapazitäten der Bauwirtschaft für die Baudurchführung von einem erforderlichen Zeitraum von mindestens fünf Jahren aus.

4. Inwieweit wird die Bundesregierung sicherstellen, daß der Kabinettsbeschuß vom 20. Dezember 1989 zur Errichtung eines Haltepunktes der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main am Köln-Bonner-Flughafen realisiert wird und so die Verknüpfung vom schnellen Schienenverkehr mit dem Luftverkehr möglich wird?

Im Rahmen der raumordnerischen Verfahren werden unter Berücksichtigung einer durchgehenden rechtsrheinischen Streckenführung Alternativen in bezug auf den Bahnstandsstandort im Raum Bonn und zur Anbindung des Flughafens Köln/Bonn untersucht. Die endgültige Trassenentscheidung ist erst nach Abschluß dieser Verfahren möglich. Zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn haben Gespräche stattgefunden, die zum Ergebnis hatten, daß mit Vorrang eine S-Bahn-Anbindung des Flughafens Köln/Bonn weiterverfolgt werden soll.

5. Welche Finanzierungsmodelle überlegt die Bundesregierung für das S-Bahn-Projekt Köln–Horrem–Düren?

Für die Finanzierung dieses S-Bahn-Projektes gelten – wie für alle S-Bahn-Vorhaben – die Bestimmungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Die Gegenfinanzierung in Höhe von 40 Prozent sowie ein Zuschuß in Höhe von sieben Prozent der zuwendungsfähigen Kosten für die nichtzuwendungsfähigen Planungs- und Bauaufsichtskosten ist vom Land Nordrhein-Westfalen beziehungsweise den Kommunen zu übernehmen. Außerdem muß sichergestellt werden, daß dem Bund und der Deutschen Bundesbahn bzw. Deutschen Reichsbahn keine neuen Folgekosten entstehen.

6. Welche Überlegungen gibt es, neben dem Bund und dem Land NRW weitere Körperschaften an den Investitionskosten für dieses S-Bahn-Projekt zu beteiligen, und in welchem Umfang wird dies die Realisierung des Projektes verzögern?

Sobald die Voraussetzungen vorliegen wird die Deutsche Bundesbahn, wie bei allen S-Bahn-Vorhaben in Nordrhein-Westfalen bisher, mit dem Land über den Abschluß eines Finanzierungsvertrages verhandeln. Es bleibt der Entscheidung des Landes Nordrhein-Westfalen vorbehalten, ob es eine Beteiligung der Kommunen anstrebt. Inwieweit dies das Projekt verzögern könnte, entzieht sich hiesiger Beurteilung.

7. Inwieweit soll das S-Bahn-Projekt Köln–Horrem–Düren gemeinsam mit dem Ausbau der Strecke Köln–Düren–Aachen (als Teilstrecke des europäischen Eisenbahnprojektes Paris–Brüssel–Köln) geplant und gebaut werden?

Der Bau der S-Bahn und der Ausbau der Strecke Köln–Aachen werden wegen des untrennbaren baulichen Zusammenhangs im Streckenabschnitt Köln–Ehrenfeld–Düren gemeinsam geplant und durchgeführt.

8. Wie sollen die gemeinsamen Kosten dieses Gesamtvorhabens auf die beiden Projekte verteilt werden, und wie ist der Verhandlungsstand hinsichtlich dieser Kostenaufteilung?

Die Kosten für den Ausbau Köln–Düren werden – von einzelnen zusätzlichen Investitionen abgesehen – je zur Hälfte auf beide Projekte aufgeteilt. Hierüber besteht zwischen den Beteiligten grundsätzlich Einvernehmen.

9. Inwieweit ist die Bundesregierung der Auffassung, daß es sinnvoll ist, auch bereits vor Abschluß eines S-Bahn-Durchführungsvertrages umgehend mit den Arbeiten an der Strecke Köln–Düren–Aachen (als Teilstrecke des europäischen Eisenbahnprojektes Paris–Brüssel–Köln) zu beginnen?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

10. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung bisher entwickelt, welche Maßnahmen hat sie umgesetzt und welche Maßnahmen plant sie noch, um sicherzustellen, daß nach Fertigstellung des deutschen Teilstücks auch auf dem belgischen Streckenabschnitt die Voraussetzungen für den Hochleistungszugverkehr geschaffen sind?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 wird Bezug genommen. Der Bundesminister für Verkehr wird auch weiterhin auf die fristgerechte Realisierung im Rahmen des vorgesehenen Zeitrahmens achten.

Auch die belgische Seite ist an einer zügigen Realisierung der Schnellbahn Paris–Brüssel/London–Köln/Amsterdam–Frankfurt interessiert. Dies hat der belgische Verkehrsminister mit dem Beschluß vom 21. November 1989 in Den Haag zum Ausdruck gebracht. Erst jüngst, in der Plenarsitzung des belgischen Senats am 14. Februar 1991, hat Verkehrsminister Dehaene in öffentlicher Sitzung erklärt, daß die Schnellbahn entsprechend dem vorgesehenen Zeitplan vollständig fertiggestellt werden soll. Die belgische Eisenbahn (SNCB) ist jetzt für die Realisierung des Projektes bis 1998 verantwortlich.