

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Elke Ferner, Brigitte Adler, Ursula Burchardt, Klaus Daubertshäuser, Carl Ewen, Lothar Fischer (Homburg), Norbert Formanski, Monika Ganseforth, Michael Habermann, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Ilse Janz, Susanne Kastner, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Dr. Elke Leonhard-Schmid, Dr. Dietmar Matteredne, Heide Mattischeck, Jutta Müller (Völklingen), Siegmars Mosdorf, Dr. Rolf Niese, Adolf Ostertag, Siegfried Scheffler, Ottmar Schreiner, Ernst Schwanhold, Bodo Seidenthal, Joachim Tappe, Hans Georg Wagner, Ernst Waltemathe, Dr. Konstanze Wegner, Hildegard Wester, Dr. Margrit Wetzel, Berthold Wittich**

### **Einbindung von Saarbrücken und Kaiserslautern in die Schienenschnellverkehrs- verbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland**

Bereits 1989 hat Bundeskanzler Helmut Kohl auf dem Deutsch-Französischen Gipfel gemeinsam mit Staatspräsident Mitterrand zugesagt, daß im Zuge der Schienenschnellverkehrsverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland die sogenannte Y-Lösung verfolgt wird, das heißt eine Verbindung über Saarbrücken–Kaiserslautern nach Mannheim hergestellt wird, die zumindest gleichwertig ist der von Frankreich favorisierten Verbindung über Straßburg. Seither hat die Bundesregierung unnötig Zeit verstreichen lassen. Die Planungen für den Bau der Strecke sind immer noch nicht aufgenommen, geschweige denn sind die notwendigen Raumordnungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen eingeleitet worden. Inzwischen ist zu vernehmen, daß die Bundesregierung sich mit Frankreich auf eine Lösung zur Schaffung der genannten Verbindung verständigt habe, die zumindest zwischen Saarbrücken und Mannheim den Namen Hochgeschwindigkeitsstrecke nicht verdient. Demzufolge soll auf dieser Strecke nur ein reiner Ausbau durchgeführt werden; die zumindest teilweise Neutrassierung der Strecke, die erforderlich wäre, um diese Verbindung wirklich schnell zu machen, wäre in dieser „Lösung“ nicht vorgesehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind die Expertengespräche mit Frankreich über die Schaffung einer Schienenschnellverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland inzwischen definitiv abgeschlossen worden und wenn ja mit welchem Ergebnis?

2. Welche Trassenvarianten sind untersucht worden für die Streckenführung zwischen Saarbrücken und Mannheim?
3. Ist es zutreffend, daß die jetzt vereinbarte Lösung auf der 125 km langen Strecke zwischen Saarbrücken und Mannheim immer noch Fahrzeiten von über 1 Stunde erfordert, während auf dem 400 km langen Teilstück zwischen Paris und Saarbrücken Fahrzeiten von weniger als 2 Stunden benötigt werden?
4. Sind mit diesen durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten auf der Strecke Saarbrücken–Mannheim die Kriterien einer europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindung erfüllt, wie sie im Bericht der von der EG-Kommission eingesetzten Arbeitsgruppe von Dezember 1990 definiert sind?
5. Die Bundesregierung argumentiert, daß der Bau eines Pfaltunnels zwischen Hochspeyer und Neustadt, der Kosten von 1 Milliarde DM verursachen würde, lediglich eine Fahrzeitverbesserung von sieben Minuten bringe und dies unverhältnismäßig sei. Ist der Bundesregierung bekannt, daß alternative Trassenführungen – beispielsweise ein Neubau zwischen Hochspeyer und Ludwigshafen – bei etwa gleichen Kosten wesentlich höhere Fahrzeitgewinne erbringen würden?
6. Hat die Bundesregierung eine Abwägung vorgenommen im Sinne einer Umweltbilanz zwischen dem notwendigen Landschaftsverbrauch für die (teilweise) Neutrassierung der Strecke und der infolge kürzerer Fahrzeiten höheren Attraktivität der Verbindung und der hierdurch erzielbaren zusätzlichen Verkehrsverlagerungen auf die Schiene, wenn ja, mit welchem Ergebnis?
7. Ist der Bundesregierung bekannt, daß im Zuge der Neubau-strecke zwischen Stuttgart und München auf dem Teilstück zwischen Stuttgart und Ulm 4 Milliarden DM investiert werden, um einen Fahrzeitgewinn von fünfzehn Minuten zu realisieren, und wie sieht sie hier die Verhältnismäßigkeit?
8. Die Bundesregierung argumentiert, die für die Strecke Saarbrücken–Mannheim jetzt vorgesehene Lösung sei von der Fahrzeit her gleichwertig zu der Verbindung über Straßburg, nachdem die französische Seite auf die nördliche Umfahrung von Straßburg verzichtet. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, daß diese Trassenvariante auf französischer Seite nicht zu einem späteren Zeitpunkt doch realisiert wird mit dann erheblichem Zeitgewinn auf der Verbindung über Straßburg gegenüber der Verbindung über Saarbrücken?
9. Ist es richtig, daß nach der von der Bundesregierung favorisierten Lösung die Verbindung Paris–Mannheim über Straßburg kürzere Fahrzeiten aufweist als über Saarbrücken?
10. Kann von einer gleichwertigen Verbindung gesprochen werden, wenn auf der längeren Strecke über Straßburg zu allen Zielen in der Bundesrepublik Deutschland kürzere Fahrzeiten erzielt werden als auf der kürzeren Strecke über Saarbrücken?

Bonn, den 20. Juni 1991

**Elke Ferner**  
**Brigitte Adler**  
**Ursula Burchardt**  
**Klaus Daubertshäuser**  
**Carl Ewen**  
**Lothar Fischer (Homburg)**  
**Norbert Formanski**  
**Monika Ganseforth**  
**Michael Habermann**  
**Dr. Liesel Hartenstein**  
**Klaus Hasenfratz**  
**Reinhold Hiller (Lübeck)**  
**Ilse Janz**  
**Susanne Kastner**  
**Horst Kubatschka**  
**Dr. Klaus Kübler**  
**Dr. Elke Leonhard-Schmid**

**Dr. Dietmar Mattered**  
**Heide Mattischeck**  
**Jutta Müller (Völklingen)**  
**Siegmar Mosdorf**  
**Dr. Rolf Niese**  
**Adolf Ostertag**  
**Siegfried Scheffler**  
**Ottmar Schreiner**  
**Ernst Schwanhold**  
**Bodo Seidenthal**  
**Joachim Tappe**  
**Hans Georg Wagner**  
**Ernst Waltemathe**  
**Dr. Konstanze Wegner**  
**Hildegard Wester**  
**Dr. Margrit Wetzel**  
**Berthold Wittich**

