

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige
und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 12/8272 —**

Planung und Bau der Neu- und Ausbaustrecke Paris – Südwestdeutschland (POS)

Im Rahmen der Diskussion um die sog. transeuropäischen Netze ist ein Streit um die Führung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Südwestdeutschland – Warschau ausgebrochen. Die Brüsseler EU-Kommission legte im Dezember 1993 ein Weißbuch vor, welches 26 Projekte benennt, an denen sich die EU im Interesse des Wirtschaftswachstums beteiligen will. Unter Nummer 8 der Prioritätenliste wurde Presseberichten zufolge zunächst eine Ost-West-Achse von Paris nach Warschau über Saarbrücken – Mannheim – Frankfurt/M. mit aufgeführt. Eine geänderte Fassung legte dann als Eckpunkte eine Trassenführung über Karlsruhe, Stuttgart und Nürnberg fest. Ein Ableger solle von Saarbrücken nach Mannheim gebaut werden.

Vorbemerkung

Der einleitende Text zu den Fragen der Kleinen Anfrage bedarf einer Klarstellung:

1. Ein Streit um die Führung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Südwestdeutschland – Warschau war zu keiner Zeit ausgebrochen. Für die Bundesregierung war und ist – auch entgegen anderslautenden Äußerungen in Presse und Öffentlichkeit – von Anfang an klar, daß diese Ost-West-Schienenmagistrale in Verlängerung der Schnellbahn Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (POS) über Saarbrücken – Mannheim – Frankfurt am Main verläuft.

Im Weißbuch der Europäischen Kommission über das wirtschaftliche Wachstum, die Wettbewerbsfähigkeit und die Beschäftigung, das dem Europäischen Rat am 10. und 11. Dezember 1993 vorgelegt wurde, hatte die Kommission ein vor-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 27. Juli 1994 übermittelt.

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

läufiges Verzeichnis über 26 förderungswürdige Infrastrukturprojekte für das transeuropäische Verkehrsnetz beigefügt. Diese Vorhabenliste war mit den Mitgliedstaaten nicht abgestimmt worden; entgegen den deutschen Vorstellungen wurde nur der französische Teil Paris – Straßburg des Schnellbahnvorhabens mit seiner Fortführung Kehl – Appenweier berücksichtigt. Die Bundesregierung hat sich daraufhin erfolgreich dafür eingesetzt, auch den deutschen POS-Ast über Saarbrücken und Mannheim in die Liste der prioritären Projekte aufzunehmen.

2. Eine geänderte Fassung, die eine Linienführung nach Berlin über Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg vorsieht, hat nie existiert. Die Bundesregierung hat im Rahmen der „Christophersen-Gruppe“ zur Umsetzung des EU-Weißbuchs Zuschüsse der EU auch für Vorhaben auf der Nord-Süd-Achse des Hochgeschwindigkeitsnetzes (Brenner – München –) Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle – Berlin angemeldet. Bei dieser Strecke handelt es sich keinesfalls um eine Alternative zur POS-Linienführung Saarbrücken – Mannheim mit Verlängerung in Richtung Frankfurt am Main – Erfurt – Berlin. Vielmehr sind zwei gänzlich verschiedene europäische Schienenmagistralen angesprochen, die in Erfurt aufeinandertreffen, um von dort ihre gemeinsame Weiterführung in Richtung Berlin und darüber hinaus zu erfahren.

1. In welchem Stadium befinden sich – gegebenenfalls abschnittsweise – die Planungen zur POS sowohl auf französischer als auch auf deutscher Seite?

Für die beiden deutschen POS-Äste Grenze Deutschland/Frankfurt – Saarbrücken – Mannheim (POS-Nord) und Grenze Deutschland/Frankreich – Kehl – Appenweier (POS-Süd) ist folgender Planungsstand erreicht:

Insgesamt sind auf deutscher Seite drei Raumordnungsverfahren erforderlich. Diejenigen für den Abschnitt Bruchmühlbach – Miesau und für den Bereich Schifferstadt (beide POS-Nord) konnten im Herbst 1993 bzw. Anfang 1994 abgeschlossen werden. Das Raumordnungsverfahren für die Anschlußkurve Appenweier läuft seit Ende 1993. Die Planfeststellungsverfahren schließen sich jeweils an die Raumordnungsverfahren an; die entsprechenden Verfahren – auch für die zusätzlich erforderlichen Planfeststellungsbereiche – werden z. Z. vorbereitet.

Die französische Regierung hat am 23. September 1993 beschlossen, für ihren POS-Abschnitt in einer ersten Etappe eine Neubaustrecke zwischen Paris und dem Moseltal im Raum Metz/Nancy einerseits und zwischen Sarrebourg durch die Vogesen nach Straßburg andererseits bis zum Jahre 2000 fertigzustellen. Im zweiten Schritt soll die Neubaustrecke im dazwischenliegenden Bereich einschließlich eines Abzweigs in Richtung Saarbrücken in Angriff genommen werden.

Auskünfte zu Einzelheiten der Planungen auf französischem Hoheitsgebiet erteilt die französische Regierung.

Damit können voraussichtlich ab 2000 Hochgeschwindigkeitszüge über beide Äste des POS-Projektes verkehren, wobei bis zur Fertigstellung aller Maßnahmen in Frankreich dort teilweise bereits vorhandene Strecken mitbenutzt werden müssen.

2. Zu welchen Ergebnissen kommt die Untersuchung zum Ausbau der Schienenstrecke durch die Pfalz im Abschnitt Hochspeyer – Neustadt/W., welche das Bundesministerium für Verkehr gemeinsam mit dem Land Rheinland-Pfalz in Auftrag gegeben hat?

Die Gutachter kommen aus gesamt- und betriebswirtschaftlicher Sicht zu einer kritischen Einschätzung. Die Auswertung ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

2.1 Welche Ausbau- bzw. Neubauvarianten wurden jeweils geprüft?

Es wurden vier technische Varianten geprüft:

Variante 1

Einfachste Variante mit nur geringfügigen Linienverbesserungen zwischen Hochspeyer und Neustadt/Weinstraße.

Variante 2

Neubaulösung zwischen Hochspeyer und Weidenthal mit Einführung der Alsenzbahn sowie Linienverbesserungen im verbleibenden Abschnitt bis Neustadt/Weinstraße. Die Gutachter haben dabei die Untervarianten 2 a „höhengleiche Einführung des Neubauabschnitts in die Bestandsstrecke“ und 2 b „höhenfreie Einführung des Neubauabschnitts in die Bestandsstrecke“ berücksichtigt.

Variante 3

Tunnellösung im Bereich Hochspeyer bis Frankeneck sowie geringfügige Linienverbesserungen im verbleibenden Bereich bis Neustadt/Weinstraße. Auch hier haben die Gutachter die beiden Untervarianten „höhengleiche Einführung des Neubauabschnitts in die Bestandsstrecke“ (3 a) und „höhenfreie Einführung des Neubauabschnitts in die Bestandsstrecke“ (3 b) geprüft.

Variante 4

Neubaulösung für den gesamten Streckenbereich.

In Abstimmung mit dem Land Rheinland-Pfalz wurden die Varianten 2 und 3 einer gesamt- und betriebswirtschaftlichen Bewertung unterzogen.

- 2.2 In welcher Form haben Neuentwicklungen wie z. B. die Neigetechnik für schnellfahrende Fernreisezüge Eingang in die Untersuchung gefunden, und zu welchen Ergebnissen kommen die Gutachter?

Fahrzeugtechnische Neuentwicklungen fanden bei der Untersuchung keine Berücksichtigung.

- 2.3 Welche Aussagen treffen die Gutachter zur Kapazität der Eisenbahnstrecke, und von welchen betrieblichen und verkehrlichen Grundlagen gehen die Gutachter aus?

Streckenkapazität (Züge/Tag; Rückrichtung/Richtung)

Streckenabschnitt	Bezugsfall	Variante 2	Variante 3
Hochspeyer – Weidenthal	136/172	270/234	270/234
Weidenthal – Frankeneck	172/136	172/136	270/234
Frankeneck – Neustadt	172/136	172/136	172/136
Kaiserslautern – Hochspeyer	172/136	172/136	172/136
Bad Münster – Hochspeyer	144/144	144/144	144/144

Diese Daten basieren nicht auf eigenen Berechnungen der Gutachter, sondern auf Angaben der damaligen Deutschen Bundesbahn.

Betriebliche und verkehrliche Grundlagen

Basis der Untersuchungen ist der Planfall MA der Bundesverkehrswegeplanung 1992. Er enthält neben dem heute existierenden Netz alle Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ des Bundesverkehrswegeplans 1992 und das Bedienungskonzept 2010 im Personenfernverkehr. Demnach wird die Strecke Saarbrücken – Mannheim mit 15 InterCityExpress-Zügen/EuroCity-Zügen und 10 InterRegio-Zügen pro Tag und Richtung bedient. Dies stellt gegenüber dem heutigen Zustand etwa eine Verdoppelung der Bedienungshäufigkeit dar.

- 2.4 Welche Aussagen treffen die Gutachter zu den erforderlichen Investitionskosten der jeweiligen geprüften Ausbau- und Neubauvarianten?

Erforderliche Investitionsvolumina (Preisstand 1993):

Variante 2 mit

- Untervariante 2 a 484 Mio. DM
- Untervariante 2 b 564 Mio. DM

Variante 3 mit

- Untervariante 3 a 922 Mio. DM
- Untervariante 3 b 967 Mio. DM

3. Welche Trasse zur Verknüpfung von Paris und Warschau findet sich in der Prioritätenliste der Kommission?

Gemäß dem Zwischenbericht der „Christophersen-Gruppe“ für den Europäischen Rat auf Korfu am 24. und 25. Juni 1994 ist

folgende Linienführung festgelegt worden: Paris – Metz – Saarbrücken – Mannheim (POS-Nordast) – Frankfurt/Main – Berlin (– Warschau).

4. In welcher Form und Höhe zieht die Aufnahme in die Prioritätenliste der EU-Kommission finanzielle Zuwendungen durch die EU nach sich, und welche erforderlichen Ausbau- und Neubaustandards sind an die EU-Förderung gekoppelt?

Form und Höhe der Förderung von prioritären Vorhaben der „Christophersen-Gruppe“ sind derzeit noch offen. Denkbar sind die Förderung der Maßnahmen aus Mitteln der EU-Haushaltslinie sowie die Bereitstellung von Krediten der Europäischen Investitionsbank. Eine Beantwortung dieser Frage ist nicht vor dem EU-Rat in Essen im Dezember 1994 zu erwarten.

Fragen hinsichtlich der anzuwendenden Aus- und Neubaustandards hat die Gruppe bisher nicht behandelt.

5. Welche Streckenführung (über Stuttgart oder Frankfurt/M.) wird seitens der Bundesregierung zur Förderung durch die EU präferiert, und auf welche fachlichen Kriterien stützt sich die Haltung der Bundesregierung?

Die Haltung der Bundesregierung bei den Beratungen der sogenannten „Christophersen-Runde“ ist konsequent ausgerichtet an der deutsch-französischen Vereinbarung vom 22. Mai 1992 zur Schnellbahnverbindung POS. In dieser Vereinbarung sind Maßnahmen in den Relationen

- Paris – Saarbrücken – Mannheim – Frankfurt/Main – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin und
 - Paris – Straßburg – Karlsruhe – Stuttgart – München – Freilassing
- enthalten.

Beide europäischen Magistralen im Zuge der POS-Schnellbahnverbindung sind für die Bundesregierung absolut gleichgewichtig. Der Europäische Rat auf Korfu am 24. und 25. Juni 1994 hat diese Haltung bestätigt. Dementsprechend präferiert die Bundesregierung sowohl den deutschen POS-Südast (Grenze Deutschland/Frankreich – Kehl – Appenweier) wie auch den deutschen POS-Nordast (Grenze Deutschland/Frankreich – Saarbrücken – Mannheim) für eine Förderung durch die EU.

