

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

zu dem Antrag der Abgeordneten Elke Ferner, Roland Kohn, Doris Barnett, Lothar Fischer (Homburg), Dr. Hansjörg Schäfer, Heinz Schmitt (Berg), Siegfried Vergin, Hans Georg Wagner, Dr. Konstanze Wegner, Lydia Westrich, Brigitte Adler, Robert Antretter, Dr. Herta Däubler-Gmelin, Karl Diller, Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hagemann, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Gerd Höfer, Lothar Ibrügger, Klaus Kirschner, Fritz Rudolf Körper, Konrad Kunick, Brigitte Lange, Christa Lörcher, Erika Lotz, Heide Mattischeck, Dr. Jürgen Meyer (Ulm), Siegmар Mosdorf, Jutta Müller (Völklingen), Günter Oesinghaus, Dr. Eckhart Pick, Karin Rehbock-Zureich, Gudrun Schaich-Walch, Siegfried Scheffler, Ottmar Schreiner, Dr. R. Werner Schuster, Horst Sielaff, Wieland Sorge, Joachim Tappe, Jörg Tauss, Adelheid Tröscher, Ute Vogt (Pforzheim), Hans Wallow, Matthias Weisheit, Gert Weisskirchen (Wiesloch), Dr. Norbert Wiczorek, Berthold Wittich, Uta Zapf
– Drucksache 13/6988 –

Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland

A. Problem

In der Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992 haben die Regierungen Frankreichs und der Bundesrepublik Deutschland vereinbart, die Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) in zwei gleichwertigen Ästen zu realisieren. Der Nordast führt von Paris über Metz, Saarbrücken, Kaiserslautern nach Mannheim, der Südast von Paris über Straßburg nach Karlsruhe. Seit der Vereinbarung hat es nach Auffassung der Antragsteller immer wieder Unsicherheiten darüber gegeben, in welchem Zeitraum die Verknüpfung des deutschen mit dem französischen Hochgeschwindigkeitsnetz konkret umgesetzt werden kann. Sorge bereite auch die Frage, inwieweit für den Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung und darüber hinaus seitens des Bundes noch Finanzmittel in einem Umfang vorgesehen seien, die eine Inbetriebnahme der Strecke alsbald zur Jahrtausendwende ermöglichen. Zum anderen gebe der Stand des Projektes auf der französischen Seite Anlaß zur Sorge. Derzeit

sei nicht erkennbar, wie die gleichwertige Realisierung beider Äste der Hochgeschwindigkeitsverbindung POS erreicht werden könne.

Die Bundesregierung soll daher nach dem Willen der Antragsteller durch den Deutschen Bundestag in erster Linie aufgefordert werden, ihre bisherigen Aussagen, daß die Hochgeschwindigkeitsverbindung POS für sie absolute Priorität habe, durch verlässliche Finanzierungszusagen aufgrund aktueller Preisstände zu ergänzen. Weiter soll die Bundesregierung u. a. aufgefordert werden, mit der Deutschen Bahn AG zügig eine Finanzierungsvereinbarung zu treffen, die es ermögliche, schnellstens mit der Realisierung der Hochgeschwindigkeitsverbindung POS zu beginnen, und die einen dem Südst gleichwertigen Ausbau über Saarbrücken–Kaiserslautern–Mannheim sicherstelle sowie bei der französischen Regierung darauf zu drängen, daß die Verbindung auf französischer Seite gemäß der Vereinbarung von La Rochelle rasch realisiert werde.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags.

Mehrheit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag – Drucksache 13/6988 – abzulehnen.

Bonn, den 25. Juni 1997

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Horst Friedrich
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Horst Friedrich

I.

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag zur Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) auf Drucksache 13/6988 in seiner 172. Sitzung vom 24. April 1997 beraten und zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Haushaltsausschuß überwiesen. Der Haushaltsausschuß hat den Antrag in seiner Sitzung vom 11. Juni 1997 beraten und mehrheitlich mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen, den Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der SPD empfohlen, die Vorlage abzulehnen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Antrag in seiner 55. Sitzung vom 25. Juni 1997 beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und einer Stimme aus der Fraktion der F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abwesenheit der Gruppe der PDS, die Vorlage – Drucksache 13/6988 – abzulehnen.

II.

Die Antragsteller trugen vor, daß die Hochgeschwindigkeitsverbindung POS und ihre Weiterführung über Frankfurt, Berlin und München nach Ost- und Südosteuropa eine zentrale Verbindung zwischen den westeuropäischen und osteuropäischen Staaten darstelle und wichtige europäische Wachstums- und Innovationszentren verknüpfe. Gleichwohl werde der Ausbau der Strecke nicht mit dem notwendigen Nachdruck betrieben. Im neuen Fünfjahresplan (1998 bis 2002) könne man ablesen, daß in der Vergangenheit gerade 76 Mio. DM verbaut worden seien. Der Löwenanteil der Maßnahme, nämlich 490 Mio. DM, werde sogar erst nach dem Jahr 2002 veranschlagt. Inzwischen seien auch neue Fahrzeugtechniken, nämlich die Neigetechnik, in die Diskussion gekommen, die das bisherige Konzept der Hochgeschwindigkeitsverbindung POS in Frage stellten.

Wegen der französischen Präferenz für die Europastadt Straßburg bestehe unter den südwestdeutschen Ländern die Befürchtung, daß der nördliche Ast der Strecke von Frankreich nicht mit der Entschiedenheit realisiert werde, wie dies ursprünglich zwischen Frankreich und Deutschland vorgesehen worden sei. Deshalb müsse die Bundesregierung auch gegenüber der neuen französischen Regierung deutlich

machen, daß die Strecke so realisiert werden solle, wie dies ursprünglich geplant gewesen sei.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollte dem Antrag nicht zustimmen, weil für den Bahnkunden neben der Fahrzeit auch der Fahrpreis eine entscheidende Rolle spiele. Die „Bündnisgrünen“ würden daher eine wirtschaftlichere Lösung vorziehen, die die Beschleunigung im Sinne einer Erhöhung der Systemgeschwindigkeit, bezogen auf das ganze Netz, bei gleichzeitigem Einsatz moderner Fahrzeugtechnik, bejahe.

Die Koalitionsfraktionen waren demgegenüber der Meinung, daß sich der Antrag zwischenzeitlich in positiver Hinsicht erledigt habe. In Deutschland seien Gesamtinvestitionen von 905 Mio. DM vorgesehen, davon 604 Mio. DM für den Nordast und 301 Mio. DM für den Südast. In Frankreich werde 1997 mit dem Grunderwerb begonnen. Dafür würden 700 Mio. FF bereitgestellt. Die Bauarbeiten würden 1998 beginnen, wofür Frankreich 1 Mrd. FF einsetzen werde.

In der Bundesrepublik Deutschland seien die drei erforderlichen Raumordnungsverfahren in den Jahren 1993 und 1994 abgeschlossen worden. Ein erster Planfeststellungsbeschluß liege seit Februar 1997 vor. Der Baubeginn im Bereich des Nordastes sei für dieses Jahr vorgesehen. Ein weiterer Ausbau erfolge stufenweise. Die Deutsche Bahn AG beabsichtige als Zwischenlösung Neigetechnikeinsatz ab 1998. In einem ersten Schritt seien 30 Mio. DM für die Ausrüstung der Strecke mit Neigetechnik vorgesehen. Dies verringere die Fahrzeit von Saarbrücken nach Mannheim auf 66 Minuten. Weitere ca. 350 Mio. DM seien für die Linienverbesserung Schifferstadt und kleinere Maßnahmen zwischen Saarbrücken und Kaiserslautern geplant. Die Fahrzeit zwischen Saarbrücken und Mannheim reduziere sich dann auf 62 Minuten. Der vorläufige Endausbau erfolge in einem zweiten Schritt und koste weitere 180 Mio. DM. Die Fahrzeit Saarbrücken–Mannheim werde dann 57 Minuten betragen. Der deutsche Südast stehe bei den akuten Planungen nicht im Vordergrund. Die gleiche Fahrzeit wie beim Nordast werde erst bei einem durchgehenden Neuausbau der Strecke Paris–Straßburg gegeben sein.

Den Antrag auf Abschluß einer Finanzierungsvereinbarung habe die Deutsche Bahn AG 1996 vorgelegt. Er sei zur Zeit in Prüfung beim Eisenbahn-Bundesamt. Aus deutscher Sicht sei die Finanzierung gesichert. Im Fünfjahresplan seien 343 Mio. DM für die Strecke in Ansatz gebracht. Die Zusammenschau dieser Angaben mache deutlich, daß der Antrag abzulehnen sei.

Bonn, den 25. Juni 1997

Horst Friedrich

Berichterstatler