

Antrag

der Abg. Egon Eigenthaler u. a. REP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Einsatz des TGV und des ICE zwischen Deutschland und Frankreich

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob bei dem vom Oberrheinrat in seiner jüngsten Sitzung geforderten Bau einer zweiten Bahnbrücke über den Rhein zwischen Straßburg und Kehl auch die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen werden sollen, dass die ICE-Züge zukünftig auch auf dem französischen Schienennetz zum Einsatz gelangen können;
2. wie die Finanzierung auf die beteiligten Länder umgelegt werden soll und mit welchen Gesamtkosten gerechnet werden muss;
3. auf welchen Strecken und in welchem Rhythmus der Hochgeschwindigkeitszug TGV-Est auf dem deutschen Schienennetz zum Einsatz gelangen soll;
4. ob es auch Planungen gibt, die einen Einsatz des ICE auf dem französischen Schienennetz vorsehen und wenn ja, auf welchen Streckenabschnitten und in welchem Rhythmus ein Einsatz vorgesehen ist;
5. wie die Landesregierung der Schweizer Forderung gegenübersteht, nach der der Güterverkehr in Richtung Schweiz und weiter nach Italien bereits in Deutschland auf die Schiene umgeladen werden soll;

6. welche Verladestationen in Baden-Württemberg für eine Güterverladung in Betracht kommen und mit welchen logistischen Problemen dabei zu rechnen ist;
7. welche Baumaßnahmen dafür notwendig werden und wer die Kosten dafür zu übernehmen hat;
8. inwiefern die Voraussetzungen bestehen bzw. geschaffen werden können, um den Transitverkehr von außerhalb Baden-Württembergs bereits am Ursprungsort bzw. vor der Durchfahrt durch Baden-Württemberg auf die Schiene zu verladen.

12. 05. 99

Eigenthaler, Dagenbach, Schonath,
Hauser, Huchler REP

Begründung

Nachdem der Oberrheinrat in seiner Sitzung am 26. April 1999 den Beschluss gefasst hat, die Realisierung und die Inbetriebnahme der ersten Phase des TGV Est-Européen voranzutreiben, treten Fragen über die zukünftige Ausgestaltung und den geplanten Einsatz des französischen TGV und des deutschen ICE auf.

Stellungnahme *)

Mit Schreiben vom 6. Juli 1999 Nr. 33-3824. 1-1 TGV-Est/46 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Die Voraussetzungen für einen ungehinderten Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen auf dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, zu dem die Schnellbahnverbindung Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (POS) gehört, werden unabhängig vom Bau der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl geschaffen. Der Rat der europäischen Kommission hat diesbezüglich die Richtlinie 46/48/EG vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitssystems beschlossen. Im Rahmen dieser Richtlinie werden derzeit im Auftrag der Kommission die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der Fahrzeuge und für die Bahninfrastruktur ausgearbeitet.

Zu 2.:

Im März diesen Jahres haben Gespräche zwischen Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und des französischen Verkehrsministeriums zum Abgleich der POS-Bauplanung in den beiden Staaten begonnen. Diese Gespräche sollen im Sommer diesen Jahres fortgesetzt werden. In diesem Zusammenhang wird auch über den geeigneten Zeitpunkt für den Ausbau der Eisenbahnbrücke zwischen Straßburg und Kehl und deren Finanzierung zwischen den beiden Verkehrsministerien verhandelt.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Eine Auskunft über die Gesamtkosten und den Kostenanteil der deutschen Seite ist deshalb derzeit noch nicht möglich.

Zu 3. und 4.:

Zur besseren Ergründung der internationalen Märkte führt die französische Eisenbahngesellschaft SNCF derzeit eine Marktstudie durch. Das dazu gehörige Pflichtenheft ist gegenwärtig in Arbeit, damit die Studie bis zum Jahresende erstellt werden kann. Erst auf Basis dieser Studie werden Aussagen über eine konkrete Fahrplangestaltung für die POS-Strecke, die Anfang 2006 fertig gestellt sein soll, möglich sein. Die Landesregierung geht davon aus, dass Hochgeschwindigkeitszüge über Straßburg, Karlsruhe und Stuttgart in Richtung München bzw. über Metz, Saarbrücken und Mannheim in Richtung Frankfurt fahren werden.

Bezüglich der geplanten Betriebsabwicklung ist bekannt geworden, dass die Deutsche Bahn AG und die französische Eisenbahngesellschaft SNCF über die Gründung einer deutsch-französischen Betriebsgesellschaft für die POS-Strecke verhandeln. Diese Verhandlungen befinden sich jedoch noch im Anfangsstadium.

Zu 5.:

Die Landesregierung unterstützt die schweizer Forderung, dass der Güterverkehr in Richtung Schweiz und weiter nach Italien möglichst früh auf die Schiene umgeladen werden soll. Sie fordert daher vom Bund und der Deutschen Bahn AG einen Ausbau der Zulaufstrecken zu den Schienentalpentransversalen in der Schweiz (Karlsruhe – Basel, Stuttgart – Schaffhausen – Zürich und Ulm – Friedrichshafen – Lindau).

Zu 6. und 7.:

In Baden-Württemberg gibt es zahlreiche Gleisanschlüsse für die verladende Wirtschaft zur Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene. Darüber hinaus stehen öffentliche Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr in Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Freiburg, Weil am Rhein, Neckarsulm, Kornwestheim, Stuttgart-Hafen, Villingen-Schwenningen, Singen, Crailsheim, Pfullendorf, Nagold und Ravensburg zur Verfügung. In Ulm/Dornstadt wird darüber hinaus eine neue Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr geplant. An den anderen genannten Standorten sind Baumaßnahmen derzeit nicht notwendig. Die Umschlaganlage in Ulm/Dornstadt wird von der Deutschen Bahn AG errichtet und finanziert.

Bei entsprechend hohem Aufkommen kann an allen Umschlaganlagen von den Transportgesellschaften des kombinierten Verkehrs ein Verkehr in Richtung Italien angeboten werden.

Zu 8.:

Bundesweit stehen eine Vielzahl von Gleisanschlüssen und Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs, die sich für die Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene eignen, zur Verfügung. Im 5-Jahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes in den Jahren 1998 bis 2002 ist für Investitionen in Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs 1 Milliarde DM vorgesehen.

Die Deutsche Bahn AG ist aufgerufen, in ihrer eigenen unternehmerischen Verantwortung für die Infrastruktur die unter Berücksichtigung des aktuellen wie auch des prognostizierten Bedarfs notwendigen Umschlagkapazitäten

vorzuhalten oder zu schaffen. Die für den Aus- bzw. Neubau von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs sowie für Ersatzinvestitionen erforderlichen Finanzmittel sind vom Bund gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen.

Darüber hinaus ist die produzierende und verladende Wirtschaft gefordert, vorhandene Gleisanschlüsse und Umschlaganlagen zu nutzen, um auch den Vor- und Nachlauf von und zur Schiene auf der Straße möglichst gering zu halten.

Ulrich Müller
Minister für Umwelt und Verkehr