

Kleine Anfrage

des Abg. Alfred Dagenbach REP

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim–Saarbrücken–Paris/ Paris–Straßburg–Karlsruhe mit Verlängerung Heilbronn–Nürnberg–Prag

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Initiativen, gegebenenfalls über den Bundesrat, hat die Landesregierung unternommen, bzw. wird sie unternehmen, um die Förderung der Aktionsgemeinschaft Schienenschnellverkehr Paris–Lothringen–Saarbrücken–Kaiserslautern–Mannheim/Ludwigshafen, die Vereinbarung von La Rochelle zwischen der deutschen und französischen Regierung, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim–Saarbrücken–Paris einzurichten (Nordast), zu unterstützen?
2. Welche Initiativen, gegebenenfalls über den Bundesrat, hat die Landesregierung unternommen bzw. wird sie unternehmen, die Vereinbarung von La Rochelle zwischen der deutschen und französischen Regierung, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris–Straßburg–Karlsruhe einzurichten (Südast), zu unterstützen?
3. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über Planung, Fortschritt und Umsetzung der Verwirklichung der Vereinbarung von La Rochelle bezüglich beider Äste?
4. Ist die Landesregierung bereit, Initiative dafür zu ergreifen, daß eine Fortsetzung des Südastes von Karlsruhe über Heilbronn nach Nürnberg und Prag erfolgen kann und in die Planungsüberlegungen miteinbezogen wird?
5. Wenn nein:
 - a) weshalb nicht
 - b) hat die Landesregierung kein Interesse an der Förderung der Wirtschaftsregion Heilbronn-Franken durch Stärkung internationaler Verbindungswege?

25. 02. 97

Dagenbach REP

Antwort

Mit Schreiben vom 20. März 1997 Nr. 33–3824.1–1TGV–Est/38 beantwortet das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1. und 2.:

Die Landesregierung hat in den vergangenen Jahren in einer Vielzahl von Gesprächen, Resolutionen und Schreiben, zuletzt mit Schreiben vom 14. Januar 1997, gegenüber der Bundesregierung und der französischen Regierung die Einhaltung der Vereinbarung von La Rochelle sowohl für den Südast als auch für den Nordast der Verbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland gefordert.

Diese Bemühungen waren auch erfolgreich, wie die Zusage der französischen Regierung vom 9. Dezember 1996, die Vereinbarung von La Rochelle einzuhalten, und die Zusage des Bundesministeriums für Verkehr vom 20. Februar 1997 an das Ministerium für Umwelt und Verkehr, auch auf deutscher Seite diese Vereinbarung einzuhalten, beweisen.

Zu 3.:

Die französische Regierung hat im Jahr 1997 700 Millionen FF für den Grunderwerb und im Jahr 1998 ca. 1 Milliarde FF für den Beginn der Bauarbeiten bereitgestellt.

Auch auf der deutschen Seite wird das Abkommen von La Rochelle zügig umgesetzt. Im Bereich des Nordastes zwischen Saarbrücken und Mannheim haben die Arbeiten bereits begonnen. Hierfür hat die Deutsche Bahn AG noch im Dezember 1996 den Antrag für eine zwischen dem Bund und der Bahn zu schließende Finanzierungsvereinbarung vorgelegt. Mit den Bauarbeiten für den Ausbau der Strecke Saarbrücken–Mannheim für Hochgeschwindigkeitsverkehr soll noch im Laufe dieses Jahres begonnen werden.

Die Deutsche Bahn AG plant ferner, auf dieser Strecke Neigetechnik-Züge als Vor- ausmaßnahme einzusetzen. Diese werden es ermöglichen, die Fahrzeit zwischen Saarbrücken und Mannheim bereits 1998 um eine Viertelstunde zu verkürzen. Der Nordast wird damit deutlich aufgewertet. Parallel dazu werden Ausbaumaßnahmen an dieser Strecke in einem ersten Schritt im Umfang von 300 Millionen DM durchgeführt. Damit können weitere Fahrzeitverkürzungen um weitere 4 Minuten auf dann 62 Minuten zwischen Mannheim und Saarbrücken mit Neigetechnik-Fahrzeugen erzielt werden. Mit diesen Maßnahmen wird auf dem deutschen Teil des Nordastes bereits die in La Rochelle vereinbarte Fahrzeit verwirklicht. In einem zweiten Schritt kann darüber hinaus mit einem Investitionsvolumen von 180 Millionen DM noch einmal eine Verkürzung der Fahrzeit um weitere 5 Minuten erreicht werden.

Für den Südast ist auf deutscher Seite das Raumordnungsverfahren für den Abschnitt Kehl–Appenweier abgeschlossen. Die Appenweierer Kurve zum Anschluß des Südastes an die Neubaustrecke Karlsruhe–Basel wird bereits im Zuge des Umbaus des Bahnhofs Appenweier ebenfalls umgebaut. Für den Restabschnitt Kehl–Appenweier werden die Planfeststellungsverfahren abschnittsweise eingeleitet.

Zu 4.:

Der Südast der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris–Straßburg–Karlsruhe–Stuttgart ist gemäß der Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Schienennetzes Bestandteil der internationalen Hochgeschwindigkeitsmagistrale Paris–München mit Weiterführung Richtung Wien. Der Südast dieser Magi-

strale wird deshalb über Karlsruhe und Stuttgart in Richtung München weitergeleitet. Die Region Heilbronn-Franken ist über die Strecken Heilbronn–Mannheim, Heilbronn–Würzburg und Heilbronn–Stuttgart an das internationale Fernverkehrsnetz angeschlossen. Die Landesregierung sieht deshalb keine Notwendigkeit, eine Initiative zu ergreifen, den Südast von Karlsruhe über Heilbronn nach Nürnberg und Prag zu leiten.

Zu 5.:

In der Vereinbarung von La Rochelle vom 2. Oktober 1992 sind u. a. die Bau- und Ausbaumaßnahmen über die Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland sowohl auf französischer Seite als auch auf deutscher Seite geregelt. Artikel 4 dieser Vereinbarung schreibt u. a. vor, daß für den Südast die Achse Richtung München neu- bzw. ausgebaut werden soll. Eine Initiative zugunsten einer Führung des Südastes von Karlsruhe über Heilbronn nach Nürnberg und Prag würde damit einen Verstoß gegen die Vereinbarung von La Rochelle sowie gegen die Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 bedeuten. Ferner ist nicht erkennbar, daß eine Verbindung Paris–Straßburg–Karlsruhe–Heilbronn mit Weiterführung über Nürnberg nach Prag ein höheres Verkehrsaufkommen haben könnte als eine Verbindung über Stuttgart und München nach Wien.

Die Landesregierung ist durchaus bestrebt, die Wirtschaftsregion Heilbronn-Franken durch eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu stärken. Dies geschieht derzeit durch die Anbindung an das internationale Fernverkehrsnetz durch einen verbesserten Fahrplan und durch den Einsatz neuer Fahrzeuge auf der Strecke Heilbronn–Mannheim. Vorgesehen ist ferner eine Verbesserung des Angebotes Richtung Stuttgart.

Schaufler

Minister für Umwelt und Verkehr