

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg),
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Wolfgang Schäuble, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/9476 –**

Zügige Realisierung der Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

In der deutsch-französischen Vereinbarung von La Rochelle wurde 1992 die Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland beschlossen. Für die internationale Anbindung Deutschlands und die Annäherung zwischen Deutschland und Frankreich ist der Ausbau dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke von erheblicher Bedeutung. Gemäß der Vereinbarung von La Rochelle soll die Verbindung sowohl über einen über Saarbrücken führenden Nordast als auch über einen Südast ausgebaut werden, der über Straßburg, Kehl und Appenweier führt. Während auf deutscher Seite der Nordast über Saarbrücken bereits im Bau ist, sind dagegen für den Südast noch keine Baumaßnahmen absehbar.

1. Welche Abschnitte des Ausbaus des Nordastes der Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) sind bereits im Bau oder fertiggestellt?

In Deutschland hat die Deutsche Bahn AG 1998 bei Schifferstadt mit dem Ausbau des Nordastes begonnen. Dieser Bauabschnitt soll noch 2003 beendet werden. Die Linienverbesserungen im saarländischen Streckenabschnitt sind teilweise ebenfalls bereits im Bau.

In Frankreich umfasst der erste Bauabschnitt eine ca. 300 km lange Neubau-strecke von Paris (Vaires-sur-Marne) nach Baudrecourt (Lorraine) für konventionelle Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 350 km/h. Frankreich plant zunächst den Einsatz von Zügen für Geschwindigkeiten bis 320 km/h. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des ersten Bauabschnittes ist bis 2006 vorgesehen.

2. Für welchen Zeitpunkt ist auf deutscher Seite die Fertigstellung des Ausbaus des Nordastes geplant?

Alle Bauarbeiten auf dem deutschen Teil des Nordastes können bis spätestens 2006 abgeschlossen sein.

3. Wie wird die Reisezeit auf der Schienenstrecke Mannheim–Saarbrücken–Paris nach Fertigstellung des POS-Nordastes im Vergleich zu heute aussehen?

Die heutige Reisezeit zwischen Mannheim–Saarbrücken–Paris beträgt über 5 Stunden. Ab 2006 werden folgende Reisezeiten möglich: für den Abschnitt Paris–Mannheim 2 h 52' und für den Abschnitt Paris–Saarbrücken 1 h 50'.

4. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass der Ausbau des Südastes der Schnellbahnverbindung POS zügig vorangebracht wird?
5. Trifft es zu, dass auf französischer Seite die für den Ausbau des Südastes erforderlichen Baumaßnahmen bereits begonnen haben?
6. Wenn ja, auf welchen Streckenabschnitten, und welchen Kenntnisstand hat die Bundesregierung über einen Fertigstellungstermin der entsprechenden Baumaßnahmen auf französischer Seite?

Von deutscher Seite wurden alle Vorbereitungen getroffen, die Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen am deutschen Teil des Südastes der POS zwischen der deutsch-französischen Grenze und Appenweier zeitgleich mit dem Ende der Arbeiten an der zweiten Baustufe des französischen Teils der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Baudrecourt nach Straßburg sicherzustellen. Dieser Ausbau in Frankreich wird nach derzeitigem Kenntnisstand der Bundesregierung für nach 2010 geplant und ist noch nicht begonnen.

7. Für welchen Zeitpunkt ist der Beginn des Ausbaus des Südastes der Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) auf deutscher Seite vorgesehen?
8. Welcher Abschnitt beziehungsweise welche Abschnitte des südlichen POS-Astes sollen als erstes in Bau gehen und wann?
9. Für welchen Zeitpunkt plant die Bundesregierung die Fertigstellung des Ausbaus des Südastes auf deutscher Seite?
10. Wie wird die Reisezeit auf der Schienenstrecke Mannheim–Straßburg–Paris nach Fertigstellung des POS-Südastes im Vergleich zu heute aussehen?

Die Bundesregierung wird sicherstellen, dass der Ausbau des Südastes zeitgleich mit der Fertigstellung der 2. Baustufe in Frankreich Beaudrecourt–Straßburg abgeschlossen wird. Damit wird die in La Rochelle vereinbarte Fahrzeit zwischen Paris und Mannheim von 2h 48' erreichbar. Die Ausbaumaßnahmen auf dem kurzen deutschen Abschnitt alleine würden nur geringe Fahrzeitgewinne zur Folge haben und Kapazitäten schaffen, die noch nicht benötigt werden. Bereits heute können auf der bestehenden Verbindung Straßburg–Kehl–Appenweier für das deutsche Netz ausgerüstete TGV ohne Einschränkungen verkehren.