

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion
DIE GRÜNEN**

— Drucksache 11/724 —

Schienenausbaustrecke Dortmund-Kassel

Der Bundesminister für Verkehr – A 21/20.70.54 – 08 – hat mit Schreiben vom 8. September 1987 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Welche Ergebnisse hatten die von der Deutschen Bundesbahn (DB) in Auftrag gegebenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der Abschnitte
 - a) Dortmund–Hamm,
 - b) Hamm–Paderborn,
 - c) Paderborn–Kasselim einzelnen?

Die Untersuchungen haben für den Abschnitt Dortmund–Paderborn eine Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der Deutschen Bundesbahn von 18,3 Mio. DM/Jahr, für den Abschnitt Paderborn–Kassel eine Verschlechterung des Wirtschaftsergebnisses von 16,3 Mio. DM/Jahr ergeben.

2. Welche Umstände haben dazu geführt, daß der Streckenabschnitt Paderborn–Kassel nicht im Zeitraum des Bundesverkehrswegeplans 1985 bis 1991 verwirklicht werden soll?

Das negative Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für diesen Abschnitt läßt eine Realisierung vorerst nicht zu.

3. Welchen Einfluß auf die Entscheidung hatte das Ergebnis der Studie, die die Städte Kassel, Paderborn und Dortmund in Auftrag gegeben hatten?

Die Untersuchung entspricht methodisch im Grundsatz nicht dem Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung. Die Ergebnisse sind daher nicht vergleichbar.

4. Trifft es zu, daß die Strecke Paderborn–Kassel im Bundesverkehrswegeplan 1991 bis 1996 neu bewertet und danach ggf. verwirklicht wird?

Ja; die Strecke wird neu bewertet werden. Ihre Verwirklichung ist abhängig von dem dann erzielten Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnung.

5. Wenn ja, welche heutigen Erkenntnisse hat die Bundesregierung dafür, daß nach 1991 die Wirtschaftlichkeit der Teilstrecke besser ist als 1987?

Über die Ergebnisse künftiger Untersuchungen können heute noch keine Aussagen getroffen werden.

6. In welchem Zusammenhang steht die Verwirklichung der Neubaustrecke Köln–Frankfurt am Main in Hessen bei der Ermittlung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme Dortmund–Kassel?

Die Untersuchungen haben gezeigt, daß die Verwirklichung einer Neubaustrecke Köln–Frankfurt unabhängig vom Ausbau der Strecke Dortmund–Kassel zu sehen ist.

7. Welche Stellungnahmen haben Wirtschaftsverbände und Parteien, angesichts der Entscheidung die Strecke Dortmund–Kassel lediglich bis Paderborn auszubauen, abgegeben, und wie bewertet die Bundesregierung diese?

Der Bundesregierung liegen eine Reihe von Stellungnahmen aus den betroffenen Regionen vor, die den Ausbau der gesamten Strecke fordern. Angesichts der geschilderten Ergebnisse ist um Verständnis für die Haltung der Bundesregierung gebeten worden.

8. Sieht die Bundesregierung nach der Verwirklichung der Neubaustrecke Köln–Frankfurt am Main noch Chancen für den Bau der Strecke Paderborn–Kassel, wenn ja, warum?

Ja, siehe Antwort zu Fragen 4 und 6.

9. Wenn nein, wie soll dann die Verbindung zwischem dem Raum Dortmund und dem Raum Kassel verbessert werden?

Entfällt.

10. Welche ökonomischen Auswirkungen wird die verwirklichte Neubaustrecke Köln–Frankfurt am Main, bei einem verbleibenden IC auf der Rheinrelation, auf die Räume Kassel, Paderborn, Dortmund, Koblenz, Wiesbaden und Mainz haben?

Eine Neubaustrecke Köln–Frankfurt wirkt sich vor allem in Reisezeitverkürzungen im Nord-Süd-Verkehr auf der Schiene aus. Das damit verbundene Mehraufkommen an Reisenden ist in den Räumen Kassel, Paderborn und Koblenz gering, in den anderen Räumen liegt es dagegen bei über 100 000 Reisenden im Jahr.

11. Wie soll nach den bestehenden Plänen der DB Kassel in das Interregionnetz (IR) eingebunden werden?

Mit dem Fahrplanwechsel im Frühjahr 1988 wird eine Interregio-Linie Duisburg–Bebra im Zweistunden-Takt eingerichtet, mit der eine Fahrzeiter sparnis von 15 Minuten verbunden ist. Nach 1991 ist die Einrichtung einer zweiten Interregio-Linie geplant, die damit die Zugfolge zwischen Dortmund und Kassel zu einem Einstunden-Takt verdichtet. Die Ausbaumaßnahmen zwischen Dortmund und Paderborn in Höhe von 265 Mio. DM führen zu einer weiteren Fahrzeitverkürzung auf 25 Minuten.

12. Welche IC-Verbindungen über Kassel plant die DB auch ohne den Ausbau der Teilstrecke Paderborn–Kassel?

Nach Realisierung der Aus- und Neubaumaßnahmen zwischen (Würzburg–)Nürnberg und München werden IC-Züge zum Einsatz kommen. Damit wird die Fahrt zwischen Dortmund und Kassel um insgesamt 35 Minuten verkürzt.

Insgesamt sind damit erhebliche Verkürzungen der Reisezeit verbunden. So wird z. B. von Dortmund nach München die Reisezeit von heute 7 h 20 min auf rd. 4 h 45 min verringert.

