

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN

Schienenausbaustrecke Dortmund-Kassel der Deutschen Bundesbahn

Aufgrund der Antwort der Bundesregierung – Drucksache 11/778 – auf die Kleine Anfrage – Drucksache 11/724 – fragen wir die Bundesregierung:

1. Die Fraktion DIE GRÜNEN hatte in Frage 1 – Drucksache 11/724 – gefragt, welche Ergebnisse im einzelnen die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Deutschen Bundesbahn (DB) für die einzelnen Abschnitte
 - a) Dortmund–Hamm,
 - b) Hamm–Paderborn,
 - c) Paderborn–Kasselhatte.

Aufgrund welcher Untersuchungsmethodik ist die Untersuchung zu dem Ergebnis gekommen, daß es

- a) zwischen Dortmund und Paderborn zu einer Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses um 18,3 Mio. DM/Jahr und
- b) beim Abschnitt Paderborn–Kassel zu einer Verschlechterung um 16,3 Mio. DM/Jahr kommt?

Welche Ergebnisse hatten die Untersuchungen im einzelnen und welche Parameter wurden zugrunde gelegt?

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Studie, die die Städte Dortmund, Paderborn und Kassel in Auftrag gegeben hatten, jenseits der Feststellung, daß diese „methodisch im Grundsatz“ nicht mit der der DB zu vergleichen ist, und ist es üblich, daß Untersuchungen angesehener Institute und Einzelpersonen dann nicht zur Meinungsfindung herangezogen werden, wenn sie „Grundsätzen der Deutschen Bundesbahn“, aufgrund eigenen Ermessens, nicht entsprechen?
3. In Frage 6 – Drucksache 11/724 – war nach dem verkehrspolitischen als auch wirtschaftlichen Zusammenhang der beiden in Hessen anstehenden DB-Aus- und Neubaustrecken gefragt. Die Bundesregierung führt in der Antwort aus, daß die Strecke Köln–Frankfurt „unabhängig“ von der Strecke Dortmund–Kassel zu sehen sei.

Ist demnach auch nach der Verwirklichung der Neubaustrecke Köln–Frankfurt davon auszugehen, daß eine Ausbaustrecke Paderborn–Kassel wirtschaftlich ist? Wenn nein, warum nicht?

4. Die Antwort auf Frage 10 – Drucksache 11/724 – ist unverständlich.

Trifft es nach Ansicht der Bundesregierung nicht zu, daß nach Verwirklichung der Neubaustrecke Köln–Frankfurt/Flughafen die IC-Verbindungen über die Rheinschiene reduziert werden und damit die Verbindungen der Räume Koblenz, Wiesbaden und Mainz erheblich verschlechtert werden?

5. Bei den geplanten Ost- und West-Korridor-Lösungen entsteht ein „Verbindungsvakuum“ zwischen Kassel im Osten und Köln im Westen. Die Bereiche Siegen, Wetzlar und Gießen werden abgeschnitten, die dort bestehenden Verbindungen degradiert.

Warum plant die Bundesbahn keine IC-Verbindung oder ggf. Ausbaustrecke Köln–Siegburg–Siegen–Gießen–Kassel bzw. –Frankfurt?

6. Trifft es zu, daß die Verbindung Köln–Frankfurt/Flughafen als Präferenzstrecke der Magnetschwebetechnik verwirklicht werden soll, und wie weit sind hinsichtlich dieser Planungen die Entscheidungsprozesse der Bundesregierung?

Bonn, den 18. September 1987

Frau Brahmst-Rock

Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion