

21. 10. 87

Sachgebiet 931

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion
DIE GRÜNEN**
— Drucksache 11/833 —

Schienenausbaustrecke Dortmund–Kassel der Deutschen Bundesbahn

Der Bundesminister für Verkehr – A 21/20.70.54 – 08 – hat mit Schreiben vom 20. Oktober 1987 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

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–Kassel hatte.

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?

Sowohl die Gesamtstrecke als auch Teilabschnitte sind nach dem Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung bewertet worden. Dabei wurden die globale Verkehrsprognose 2000 der Bundesverkehrswegeplanung sowie aktuelle Infrastrukturplanungen der Deutschen Bundesbahn zugrunde gelegt.

Die Ergebnisse sind Ihnen bereits in der Antwort auf die Kleine Anfrage (Drucksache 11/778) mitgeteilt worden. Eine gesonderte

Untersuchung des Abschnittes Dortmund–Hamm wurde wegen der dort anfallenden geringen Investitionen nicht durchgeführt.

Methodisch sind bei der Ermittlung des Beitrages zum Wirtschaftsergebnis die Summe der Folgekosten der Summe der Erlöse gegenüber gestellt worden und der sich daraus ergebende Nettomehrerlös den Investitionskosten. Die Differenz daraus ergibt den Beitrag zum Wirtschaftsergebnis.

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 Meinungsfundung herangezogen werden, wenn sie „Grundsätzen der Deutschen Bundesbahn“, aufgrund eigenen Ermessens, nicht entsprechen?

In der Antwort auf Frage 3 der Kleinen Anfrage Drucksache 11/724 wurde ausgeführt, daß die Untersuchung methodisch nicht dem Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung entspricht. „Grundsätze der Deutschen Bundesbahn“, wie in Ihrer Anfrage unterstellt, gibt es in diesem Zusammenhang nicht.

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?

Wie bereits in der Antwort auf Frage 5 der Kleinen Anfrage Drucksache 11/724 ausgeführt worden ist, können über Ergebnisse künftiger Untersuchungen heute noch keine Aussagen getroffen werden. Diese Feststellung gilt nach wie vor.

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?

Entgegen Ihrer Auffassung werden die Verbindungen der Räume Koblenz, Wiesbaden und Mainz nicht verschlechtert. Bei der Durchführung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für eine Neubaustrecke Köln–Rhein/Main sind Betriebsprogramme unterstellt worden, die bewirken, daß sich die Anbindungen der genannten Räume durch die Neubaustrecke verbessern.

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?

Neu- und Ausbaustrecken in den Verbindungen Köln–Siegburg–Siegen–Gießen–Kassel bzw. –Frankfurt wurden im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung 1985 untersucht. Vorhaben zur Verbesserung dieser Verbindungen konnten wegen der hohen Kosten jedoch nicht aufgenommen werden.

Es trifft außerdem nicht zu, daß die Bereiche Siegen, Gießen und Wetzlar abgeschnitten werden. Vielmehr sieht die Fernverkehrsplanung der Deutschen Bundesbahn in diesen Relationen die Einrichtung von Interregiolinien vor.

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?

Die Verbindung Köln-Rhein/Main ist im Rahmen einer vom Bundesminister für Forschung und Technologie vergebenen Studie „Einsatzfelder neuer Schnellbahnsysteme“ sowohl für die Rad-Schiene-Technik als auch für die Magnetbahntechnik untersucht worden. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat sich auf der Grundlage der hierzu vorliegenden Ergebnisse in einem Schreiben vom 8. September 1987 an den Bundesminister für Verkehr in der Schnellbahnrelation Rhein-Ruhr/Rhein-Main für den Bau einer Rad-Schiene-Strecke ausgesprochen. Die Bundesregierung wird zur Frage des Systementscheids baldmöglichst eine Entscheidung treffen.

