



HESSISCHER LANDTAG

16. 09. 87

**Antwort
des Ministers für Wirtschaft und Technik
auf die Kleine Anfrage des Abg. Dr. Schlitzberger (SPD)
betreffend Bundesbahnneubaustrecke Kassel-Dortmund
Drucksache 12/178**

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vor einigen Monaten hat der Ausschuß für Wirtschaft und Technik des Hessischen Landtages eine interne Anhörung von Bundesbahn-Experten über den geplanten Bau von Neubaustrecken in Hessen durchgeführt. In dieser Anhörung wurde darauf hingewiesen, daß nach entsprechenden technischen und ökonomischen Untersuchungen eine Entscheidung über den Bau der Bundesbahnneubaustrecke Kassel-Dortmund von der Bundesregierung getroffen werden sollte.

1. Sind die Untersuchungen über die ökonomischen Perspektiven und Rahmenbedingungen der Bundesbahnneubaustrecke Kassel-Dortmund mittlerweile zu einem Abschluß gebracht worden?

Ja. Der Ausbau (mit Neubauanteilen) der Bundesbahnstrecke Dortmund-Kassel wurde als neues Vorhaben in den "vordringlichen Bedarf" des Bundesverkehrswegeplanes 1985 aufgenommen, jedoch vorbehaltlich eines ausreichenden Wirtschaftlichkeitsnachweises unter Berücksichtigung der Netzwirkungen. Die Untersuchungen hierzu hat die Deutsche Bundesbahn jetzt abgeschlossen.

2. Wenn ja, zu welchem Ergebnis sind diese Untersuchungen gelangt?

Die Deutsche Bundesbahn hat ihre Planungen für die gesamte sogenannte Ostachse Dortmund-Kassel-Würzburg-Nürnberg-München überprüft und durch Verkehrsplanungsinstitute bewerten lassen (auch der Abschnitt Nürnberg-München steht unter dem Vorbehalt des Wirtschaftlichkeitsnachweises). Insgesamt ergibt sich für diese Achse ein positives Ergebnis. Allerdings erweist sich zwischen Dortmund und Kassel nach dieser Untersuchung nur der Abschnitt Dortmund-Paderborn als ausbauwürdig.

Für den zum Bundesverkehrswegeplan 1985 angemeldeten Ausbau - mit Neubauanteilen auf dem Abschnitt Paderborn-Kassel - mit einem Gesamtvolumen von 1,8 Milliarden DM konnte keine ausreichende Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden. Das Vorhaben wurde deshalb im Rahmen der weiteren Untersuchungen auf einen Umfang von 1,1 Milliarden DM reduziert. Aber auch hier ergab sich keine ausreichende Wirtschaftlichkeit. Diese ist, so die Deutsche Bundesbahn, nur gegeben, wenn der Ausbau für 200 km/h auf den 109 km langen Streckenabschnitt Dortmund-Hamm-Paderborn beschränkt bleibt (Investitionshöhe = 265 Millionen DM). Dadurch reduziert sich die ursprüngliche Fahrzeiteinsparung in der Relation Dortmund-Kassel von 59 Minuten auf 35 Minuten.

3. Wann und wie wird die Bundesregierung über den Bau der Neubaustrecke Kassel-Dortmund entscheiden?

Die Bundesregierung hat im Rahmen ihres Beschlusses zum Bundesverkehrswegeplan entschieden (siehe Antwort zu Frage 1).

Für den Streckenabschnitt Dortmund-Paderborn stellt die Deutsche Bundesbahn zur Zeit die für die öffentlich-rechtlichen Verfahren erforderlichen Unterlagen zusammen.

Darüber hinaus überarbeitet die Deutsche Bundesbahn die bisherigen Planungen für den Streckenabschnitt Paderborn-Kassel mit dem Ziel, doch noch eine Planungsvariante zu finden, für die der Wirtschaftlichkeitsnachweis erbracht werden kann.

4. Wie beurteilt die Landesregierung den Bau der Neubaustrecke Kassel-Dortmund insbesondere aus struktur- und regionalpolitischen Gründen?

Für die Landesregierung hat der Ausbau der Bundesbahnstrecke Kassel-Dortmund gerade aus struktur- und regionalpolitischen Gründen eine besondere Priorität. Sie hatte sich seinerzeit gemeinsam mit den Landesregierungen von Nordrhein-Westfalen und Bayern mit Erfolg dafür eingesetzt, daß diese Strecke in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde, nachdem dies zunächst nicht beabsichtigt war. Nach ihrer Auffassung ist die verkehrliche und strukturpolitische Bedeutung der Maßnahme höher zu bewerten, als die rein betriebswirtschaftliche Bewertung. Auf den Ausbau auch des Abschnitts Paderborn-Kassel kann daher nicht verzichtet werden. Diese Position wird die Landesregierung in ihren Gesprächen mit der Bundesregierung besonders deutlich machen.

5. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, ökologische Probleme, die im Rahmen des Baues der Neubaustrecke auftreten, umweltverträglich zu lösen?

Bei der Bundesbahnstrecke Kassel-Dortmund handelt es sich um eine Ausbaumaßnahme mit wenigen Neubaustreckenabschnitten. Die Landesregierung sieht die Möglichkeiten, daß die Planungen bereits in einem frühen Stadium mit den betroffenen Stellen besprochen und dann so vorgenommen werden, daß die umweltverträglichsten Lösungen Grundlage für die Planfeststellungsverfahren werden. Schon seit längerer Zeit existiert eine Arbeitsgruppe unter der Federführung der betroffenen Regierungspräsidenten, in der diese Fragen frühzeitig erörtert und Abstimmungen koordiniert werden sollen.

6. In welchem Umfang kann nach Auffassung der Landesregierung bereits vor dem Bau der Neubaustrecke das Verkehrsangebot auf der Schiene zwischen Kassel und dem Ruhrgebiet verbessert werden?

Die Deutsche Bundesbahn plant für die Fahrplanperiode 1988/89 eine Verbesserung des derzeitigen Fahrplans durch die Einrichtung einer Interregionalinie. Dadurch kann bereits ohne zusätzliche Investitionen zwischen Dortmund und Kassel ein Fahrzeitgewinn von rund 15 Minuten erreicht werden.

Die jetzt vorgesehenen Ausbaumaßnahmen zwischen Dortmund und Paderborn führen zu einer weiteren Fahrzeiteinsparung von fast 10 Minuten.

Nach dem Ausbau des Streckenabschnitts Dortmund-Paderborn und nach Fertigstellung der Maßnahmen an der Ausbau-/Neubaustrecke Nürnberg-München würde ein sinnvoller Einsatz von Intercity-Zügen eine weitere Fahrzeitverkürzung von ca. 10 Minuten bewirken. Damit ergäbe sich bei Verwirklichung all dieser Maßnahmen gegenüber den heutigen 150 Minuten eine Fahrzeit von etwa 115 Minuten in der Relation Dortmund-Kassel, also eine Fahrzeiteinsparung von 35 Minuten.

Wiesbaden, den 28. August 1987

Schmidt