

## **Beschlußempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu dem Antrag der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion  
**DIE GRÜNEN**  
— Drucksache 11/1154 —

### **Schienausbaustrecke Dortmund–Kassel**

zu dem Antrag der Abgeordneten Urbaniak, Daubertshäuser, Amling,  
Andres, Antretter, Bamberg, Becker (Nienberge), Dr. Böhme (Unna), Brück,  
Buschfort, Dr. Ehrenberg, Ewen, Frau Faße, Frau Fuchs (Verl), Dr. Glotz,  
Dr. Haack, Haar, Hasenfratz, Heistermann, Horn, Ibrügger, Dr. Jens,  
Dr. Klejdzinski, Koltzsch, Koschnick, Kretkowski, Lohmann (Witten), Menzel,  
Dr. Mertens (Bottrop), Meyer, Müntefering, Nehm, Dr. Niese, Dr. Nöbel,  
Pauli, Peter (Kassel), Pfuhl, Purps, Reschke, Reuter, Rixe, Schanz,  
Schluckebier, Sieler (Amberg), Frau Seuster, Frau Steinhauer, Toetemeyer,  
Walther, Weiermann, Westphal, Wiefelspütz, von der Wiesche, Wischnewski,  
Wittich, Zeitler, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD  
— Drucksache 11/1414 —

### **Schnellbahnverbindung Dortmund–Kassel**

zu dem Antrag der Abgeordneten Tillmann, Straßmeir, Dr. Pohlmeier,  
Kroll-Schlüter, Fischer (Hamburg), Pfeffermann, Jung (Limburg), Bauer,  
Rauen, Dr. Uelhoff, Haungs, Gerstein, Dr. Lammert, Dr. Jahn (Münster) und  
der Fraktionen der CDU/CSU und FDP  
— Drucksache 11/1690 —

### **Ausbau des DB-Abschnitts Paderborn–Kassel**

**A. Problem**

Der Ausbau der Eisenbahnstrecke Dortmund–Paderborn–Kassel für eine Fahrgeschwindigkeit bis zu 200 km/h ist nach vorliegenden Berechnungen nur teilweise wirtschaftlich. Danach würde der Streckenabschnitt Paderborn–Kassel einen Investitionsaufwand von 815 Mio. DM verursachen und das Wirtschaftsergebnis der Bundesbahn jährlich um 5,3 Mio. DM verschlechtern.

**B. Lösung**

Ausbau auch des Streckenabschnittes Paderborn–Kassel in den 90er Jahren nach nochmaliger Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit dem Ziel, das Verhältnis von Aufwand und Ertrag zu optimieren.

**Einmütigkeit im Ausschuß****C. Alternativen**

entfallen

**D. Kosten**

Die endgültigen Kosten für die Ausbaumaßnahme können zur Zeit nicht quantifiziert werden.

## Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Strecke Dortmund–Kassel ist ein Teil des Schnellverkehrskorridors Dortmund–Kassel–Würzburg–Nürnberg–München und muß als solche insgesamt verwirklicht werden. Sie ist gemeinsam mit der Ausbaustrecke Köln–Münster über Duisburg–Dortmund im Bundesverkehrswegeplan 1985 als vordringlicher Bedarf eingestuft. Damit sichern beide Vorhaben verbesserte Anbindungen für die Bevölkerung und die Wirtschaft des Ruhrgebiets. Es ist zu begrüßen, daß nach Vorliegen positiver volks- und betriebswirtschaftlicher Bewertungen nunmehr im Teilabschnitt Dortmund–Paderborn mit baulichen Maßnahmen begonnen werden kann.

2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf, sich auch intensiv für den beschleunigten Ausbau des Teilstücks Paderborn–Kassel einzusetzen.

Die Bundesregierung wird deshalb ersucht, bei der Deutschen Bundesbahn zu veranlassen:

- a) den Streckenabschnitt Paderborn–Kassel erneut und kurzfristig zu untersuchen mit dem Ziel, das Verhältnis von Aufwand und Ertrag zu optimieren und die Ausbauwürdigkeit überzeugend darzulegen, damit der Ausbau der gesamten Schnellbahnstrecke Dortmund–Kassel in den 90er Jahren erfolgen kann;
  - b) für den Streckenausbau Paderborn–Kassel gemeinsam mit dem regionalen Planungsträger die Vorbereitungen für die planungsrechtlichen Verfahren zum Ausbau dieser Strecke zu schaffen. Ziel muß sein, ohne Zeitverzug die Voraussetzungen zum Baubeginn herzustellen.
3. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung ferner auf, der Deutschen Bundesbahn nach Feststellung rechtlich unanfechtbarer Streckenplanungen die zum Neubau bzw. Ausbau notwendigen Investitionsmittel im gesamten Abschnitt Paderborn–Kassel rechtzeitig bereitzustellen.

Bonn, den 4. Mai 1988

### Der Ausschuß für Verkehr

<b>Kretkowski</b>	<b>Ibrügger</b>	<b>Tillmann</b>
Stellv. Vorsitzender	Berichterstatter	

## Bericht der Abgeordneten Ibrügger und Tillmann

Die Anträge der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN und der Abgeordneten Urbaniak, . . . und der Fraktion der SPD in den Drucksachen 11/1154 und 11/1414 wurden in der 46. Sitzung des Deutschen Bundestages am 3. Dezember 1987 dem Verkehrsausschuß federführend sowie dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, dem Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen und dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Antrag der Abgeordneten Tillmann, Straßmeir, Dr. Pohlmeier, . . . und der Fraktionen der CDU/CSU und FDP — Drucksache 11/1690 — wurde in der 65. Sitzung des Deutschen Bundestages am 4. März 1988 ebenfalls den genannten Ausschüssen überwiesen.

Der Verkehrsausschuß hat alle drei Vorlagen in seiner Sitzung am 4. Mai 1988 beraten.

### I. Ziele und Inhalt der Anträge

Die Bundesbahnstrecke Dortmund–Paderborn–Kassel mit einer Gesamtlänge von 215 km ist zwar voll elektrifiziert, sie kann jedoch wegen der Streckenführung nur mit Geschwindigkeiten von 120 bis 140 km/h befahren werden.

Im Bundesverkehrswegeplan 1985 ist ein Ausbau dieser Strecke vorgesehen, jedoch nur „vorbehaltlich eines ausreichenden Wirtschaftlichkeitsnachweises unter Berücksichtigung der Netzwirkungen“. Die Deutsche Bundesbahn hat infolgedessen eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung veranlaßt, die zu folgenden Ergebnissen geführt hat:

1. Der Ausbau des Streckenabschnittes Dortmund–Paderborn für eine Fahrgeschwindigkeit bis zu 200 km/h ist bei einem Investitionsaufwand von 265 Mio. DM wirtschaftlich voll gerechtfertigt.
2. Ein Ausbau des zweiten Streckenabschnittes Paderborn–Kassel für eine Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h mit einem Aufwand von 815 Mio. DM würde jedoch das wirtschaftliche Ergebnis der Deutschen Bundesbahn um jährlich 5,3 Mio. DM verschlechtern. Dieser Ausbau ist danach wirtschaftlich nicht gerechtfertigt.

Übereinstimmendes Ziel der drei vorliegenden Initiativanträge ist es, dennoch den Ausbau auch des zweiten Streckenabschnittes zu gewährleisten, um eine bessere Anbindung des Ruhrgebietes über Kassel an den süddeutschen Raum zu erreichen. Bei den vorliegenden Initiativanträgen werden jedoch folgende unterschiedliche Akzente gesetzt:

- In den Anträgen der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten Urbaniak, . . . und der Fraktion der SPD wird der vorbehaltlose Ausbau auch des zwei-

ten Streckenabschnittes Paderborn–Kassel für eine Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h und der Übernahme der Investitionskosten in den Bundeshaushalt verlangt.

- In dem Antrag der Abgeordneten Tillmann, . . . und der Fraktionen der CDU/CSU und FDP wird eine nochmalige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit dem Ziele einer Optimierung von Aufwand und Ertrag gefordert, wobei an dem Ziel einer Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h nicht ausdrücklich festgehalten wird. Die Planungen für den Streckenausbau sollen ohne zeitliche Verzögerung fortgesetzt werden.

### II. Verlauf der Ausschlußberatungen

1. Die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr sind übereinstimmend der Auffassung, daß der unverzügliche Ausbau auch des Teilstreckenabschnittes Paderborn–Kassel für eine deutlich höhere als die jetzt zulässige Fahrgeschwindigkeit zur Anbindung des östlichen Ruhrgebietes an den süddeutschen Raum unverzichtbar ist. Ein solcher Ausbau würde sich auch auf das Verkehrsaufkommen auf der Nord-Süd-Strecke Hannover–Würzburg–München günstig auswirken.
2. Sie sind ferner der Auffassung, daß durch eine erneute Untersuchung der Nachweis einer ausreichenden Wirtschaftlichkeit mit positiven Auswirkungen auf das Wirtschaftsergebnis der Bundesbahn geführt werden kann. Von wesentlicher Bedeutung wird dabei sein, daß in der Frage der Streckenführung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Zulassung von Güterverkehr ausreichend flexibel verfahren wird.

Die fragliche Strecke ist im Bundesverkehrswegeplan 1985 bereits als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Mit dem Bau kann mithin begonnen werden, sobald der Wirtschaftlichkeitsnachweis geführt worden ist und die Bundesregierung den entsprechenden Vorbehalt im Bundesverkehrswegeplan 1985 gestrichen hat.

3. Unter diesen Umständen hält es der Ausschuß für notwendig, die Planungsarbeiten unter Einschluß von Planfeststellungsverfahren auch für den Teilstreckenabschnitt Paderborn–Kassel mit Nachdruck fortzuführen, damit Verzögerungen beim Baubeginn auf jeden Fall vermieden werden.
4. Aufgabe der Bundesregierung wird es sein, die notwendigen Investitionsmittel für den Baubeginn rechtzeitig bereitzustellen.

**III. Mitberatende Stellungnahmen,  
Beschlußempfehlung**

1. Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat sich nachdrücklich auch für den Ausbau des Streckenabschnittes Paderborn–Kassel ausgesprochen. Es handele sich hier um eine für das Zonenrandgebiet besonders wichtige Eisenbahnstrecke, die außerdem Bedeutung habe für die Verbesserung der Verbindung zwischen dem nordrhein-westfälischen und dem thüringisch-sächsischen Industriegebiet.
2. Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau befürwortet ebenfalls mit Nachdruck aus raumordnungspolitischen Gründen den Ausbau der Schnellbahnstrecke Dortmund–Kassel in ihrer gesamten Länge einschließlich des Teilabschnittes Paderborn–Kassel.
3. Der Haushaltsausschuß hat sich für Annahme des Antrags der Abgeordneten Tillmann, . . . und der Fraktionen der CDU/CSU und FDP ausgesprochen, wobei er die gemeinsame Zielrichtung aller Anträge betonte.
4. Der federführende Ausschuß für Verkehr hat die drei vorliegenden Initiativanträge zu einer einheitlichen Beschlußempfehlung zusammengefaßt. Er ist einmütig der Auffassung, daß der unverzügliche Ausbau der Teilstrecke Paderborn–Kassel aus raumordnungspolitischen Gründen und verkehrspolitischen Gründen unverzichtbar ist. Die Bundesregierung soll daher ersucht werden, alle notwendigen Maßnahmen zur baldigen Realisierung zu veranlassen.

Bonn, den 4. Mai 1988

**Tillmann**            **Ibrügger**

Berichterstatter





