

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Heidrun Bluhm, Roland Claus, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dorothee Menzner, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Hof und Saalfeld (Höllentalbahn)

Aus umwelt- und verkehrspolitischen Gesichtspunkten ist die Reaktivierung ehemals stillgelegter Bahnstrecken notwendig und sinnvoll, insbesondere wenn diese wesentliche Lückenschlüsse darstellen. Dies gilt zum Beispiel für die so genannte Höllentalbahn zwischen Blankenstein (Thüringen) und Marxgrün (Bayern). Würde dort der Lückenschluss von knapp 6 Kilometer Länge vollzogen, könnte den Gütertransporten auf der Bahn ein Umweg von über 100 Kilometer Länge erspart werden. Da auf dieser Strecke ein beträchtliches Aufkommen im Güterverkehr besteht, würde dieser somit wesentlich wirtschaftlicher gestaltet werden. Darüber hinaus wäre es möglich, bei vielen Verbindungen im Personenverkehr die Fahrzeiten um bis zu zwei Stunden zu verkürzen. In einem Gutachten des Büros Kocks Consult GmbH in Erfurt im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS) zur Wiederbelebung der Höllentalbahn von 1998 wurde nur der Personenverkehr, nicht aber der Güterverkehr untersucht, was offensichtlich zu einer unvollständigen Entscheidungsgrundlage führte. Die prognostizierten Kosten von 15 Mio. Euro für den Lückenschluss dürften sich aufgrund von einer massiven Verlagerung von Güter- und Personenverkehr auf die umweltfreundlichere Bahn relativieren. Trotz positiver Reaktionen aus der Region und der Einigkeit von Wirtschaft, Bürgern und Politik vor Ort konnte der Lückenschluss u. a. deshalb bisher nicht erfolgen, weil sich keine Behörde für diese länderübergreifende Verbindung zuständig fühlte.

Als positive Beispiele für erfolgte Lückenschlüsse in der Bundesrepublik Deutschland gelten laut dem Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Bayern, die neuen Verbindungen Böblingen–Dettenhausen, Tübingen–Herrenberg oder auch Kaarst–Düsseldorf–Mettmann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele ehemals stillgelegte Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit Beginn der Bahnreform 1994 in der Bundesrepublik Deutschland reaktiviert, wie hoch ist die Gesamtlänge dieser Strecken in Kilometer, und welche Strecken wurden auf Betreiben von Bürgerinitiativen reaktiviert?
2. Wie viel Güter- und Personenverkehr konnte nach Erkenntnissen der Bundesregierung durch solche Reaktivierungen im selben Zeitraum auf die Bahn verlagert werden?

3. Welche Verkehrs- und Umweltwirkungen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Reaktivierungen der Bahnstrecken Böblingen–Dettenhausen, Tübingen–Herrenberg und Kaarst–Düsseldorf–Mettmann bezüglich des Güterverkehrs und des Personenverkehrs in den Räumen, und wie bewertet die Bundesregierung diese?
4. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung die Kompetenz für länderübergreifende regionale Bahnstrecken so geregelt werden, dass insbesondere im Grenzbereich zu den neuen Bundesländern dringend erforderliche Lückenschlüsse ermöglicht werden?
5. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, allgemein Bahnstrecken zu reaktivieren, die wesentliche Lückenschlüsse darstellen, und welche Mittel stellt sie dafür bereit?
6. Ist es richtig, dass es kaum Verbindungsangebote des öffentlichen Verkehrs zwischen Oberfranken und Südostthüringen gibt, und sieht die Bundesregierung hier Handlungsbedarf?
7. Welche Auswirkungen hätte nach Auffassung der Bundesregierung eine Reaktivierung der Höllentalbahn für den Bahnknotenpunkt Hof, und welche Wirkungen auf den Öffentlichen Personennahverkehr in den Regionen Oberfranken und Thüringen sind zu erwarten?
8. Welche Auswirkungen hätte nach Auffassung der Bundesregierung die Reaktivierung der Höllentalbahn auf die Förderung von umweltfreundlicher Mobilität und nachhaltigem Tourismus?
9. Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Höllentalbahn in Verbindung mit der ebenfalls zu reaktivierenden Bahnstrecke von Selb (Bayern) nach Asch (Tschechien) auf regionale Verkehre in Richtung Tschechien haben?
10. Könnte nach Auffassung der Bundesregierung die Reaktivierung der Höllentalbahn den Verkehr auf der Schiene zwischen den europäischen Nachbarländern verbessern?
11. Ist eine Einsparung von 200 LkWs pro Tag im Güterverkehr für die Bundesregierung eine ausreichende Begründung, um eine Strecke von 6 Kilometer Länge wieder zu beleben, oder geht die Bundesregierung abweichend von den vorliegenden Gutachten von anderen Einspareffekten aus?
12. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten einer Reaktivierung der genannten Strecke, wenn diese auch für den Güterverkehr tauglich gemacht würde?
13. Welche Probleme verhindern nach Kenntnis der Bundesregierung die Reaktivierung der Höllentalbahn, und wie bewertet sie diese angesichts dessen, dass die örtliche Wirtschaft, die örtlichen Kommunen, wie auch der Verband der öffentlichen Verkehrsunternehmen den Lückenschluss befürworten?
14. In welcher Weise könnten nach Meinung der Bundesregierung die Pläne zur Reaktivierung der Höllentalbahn befördert werden, und wie wird sich gegebenenfalls die Bundesregierung daran beteiligen?

Berlin, den 7. März 2008

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion