

28.07.81

Sachgebiet 930

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wimmer (Neuss), Biehle, Dallmeyer, Francke (Hamburg), Frau Geier, Handlos, Frau Krone-Appuhn, Löher, Dr. Marx, Dr.-Ing. Oldenstädter, Weiskirch (Olpe), Berger (Lahnstein), Ganz (St. Wendel), Sauter (Epfendorf), Dr. Wörner, Würzbach und der Fraktion der CDU/CSU

Sicherstellung der Verkehrsleistungen durch die Deutsche Bundesbahn im Spannungs- und Verteidigungsfall für die Streitkräfte

Die Deutsche Bundesbahn ist gesetzlich verpflichtet, in Krisenzeiten und im Verteidigungsfall nach dem Verkehrssicherstellungsgebot und den dazu ergangenen Rechtsverordnungen Verkehrsleistungen für zivile und militärische Bedarfsträger bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit zu erbringen. Deshalb ist es von Bedeutung, bereits im Frieden die erforderlichen personellen und materiellen Voraussetzungen für die Erbringung solcher Verkehrsleistungen zu planen oder zu treffen.

Ein besonderes Interesse gilt dabei auch dem Strukturwandel im Zugförderungsdienst der Deutschen Bundesbahn. Durch eine zunehmende Elektrifizierung werden die Eisenbahnen in höherem Maße verwundbar, wodurch der Dieseltraktion und dem Einsatz der Diesellokomotiven in einem Ernstfall eine außerordentliche Bedeutung zukommt. Bei den jährlich in der Bundesrepublik Deutschland – auch gemeinsam – durchgeführten Großmanövern alliierter und deutscher Streitkräfte ist erneut diese Frage aufgetaucht, die von besonderer Bedeutung für die einem Ernstfall geltende Vorsorge ist. Fehlausgerichtete Einsatzplanungen erfüllen außerdem nicht die Erfordernisse für eine leistungsfähige Eisenbahn mit Blick auf die in Krisenzeiten und im Verteidigungsfall zu übernehmenden Aufgaben für die zivile und militärische Landesverteidigung.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Wie haben sich auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach 1945 die Verkehrsmagistralen bei der Deutschen Bundesbahn im Gegensatz zur Ausrichtung bis zu diesem Zeitpunkt entwickelt?
2. Werden im heutigen Verkehrskonzept der Deutschen Bundesbahn durchgehende und funktionsfähige Ost-West-Verbindungen aufrechterhalten?
3. Ist beabsichtigt, derzeit bestehende Ost-West-Verbindungen insgesamt oder in Teilstrecken stillzulegen?

4. Für welche Strecken- oder Streckenabschnitte bei der Deutschen Bundesbahn wurden Finanzmittel aus dem Verteidigungshaushalt zur Verfügung gestellt?
5. Haben die deutschen und alliierten Streitkräfte im Zusammenhang mit diesem Streckenbau Ergänzungsinvestitionen für die Infrastruktur getätigt?
6. Durch welche Maßnahmen im einzelnen wird sichergestellt, daß bei der Planung der Deutschen Bundesbahn den Belangen der Landesverteidigung Rechnung getragen wird?
7. Über welchen Fahrzeugbestand bei Elektro- und Dieseltriebfahrzeugen verfügt derzeit die Deutsche Bundesbahn?
8. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um im Spannungs- oder Verteidigungsfall die Funktionsfähigkeit des Netzes der Deutschen Bundesbahn sicherzustellen?
9. Welche Erfahrungen liegen der Bundesregierung für die Aufrechterhaltung des durch Elektro- oder durch Dieseltriebfahrzeuge betriebenen Bahnnetzes aus Krisen- oder Spannungszeiten (z. B. 2. Weltkrieg, Vietnamkrieg) vor, und in welchem Maße werden diese Erfahrungen bei der Verteidigungsplanung für die Bundesrepublik Deutschland berücksichtigt?
10. Ist es zutreffend, daß die nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichtete Einsatzplanung der Dieseltraktionsmittel für den Friedensbetrieb sich teilweise nicht mit den Erfordernissen der militärischen Landesverteidigung deckt, und welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen, um diesen Mißstand und Mangel zu beseitigen?
11. In welchen Gebieten der Bundesrepublik Deutschland sind die Fahrzeuge der Dieseltraktionsreihen schwerpunktmäßig stationiert und sind für die Zukunft Veränderungen auch in den entsprechenden Instandsetzungskapazitäten zu erwarten?
12. Ist für die absehbare Zukunft beabsichtigt, derzeit noch bestehende Schwerpunkte bei der Dieseltraktion nebst Instandsetzungskapazitäten aufzulösen und die Fahrzeuge anderen Standorten zuzuweisen?
13. Durch welche Maßnahmen im einzelnen gedenkt die Bundesregierung sicherzustellen, daß im Bereich der Rheinschiene und zu den westlichen Verbündeten auf Dauer die Verkehrsleistungen durch Dieseltriebfahrzeuge durchgeführt werden können?
14. In welcher Weise wirkt sich die Wahl eines kommunistischen Verkehrsministers in Frankreich auf die Belange der deutschen und alliierten Verteidigungsplanungen bei der Durchführung militärischer Eisenbahntransporte und deren zukünftige Sicherstellung, insbesondere im Verteidigungsfall, aus?
15. Ist es zutreffend, daß die deutschen Dieseltriebfahrzeuge, Typenreihe 211–221, ohne Beeinträchtigung der Betriebsicherheit nicht alle deutschen Strecken befahren können,

und durch welche Maßnahmen im einzelnen ist der Übertritt deutscher Fahrzeuge der entsprechenden Baureihe im Verkehrsverbund zu den Verbündeten sichergestellt?

16. Trifft es zu, daß für z.B. Krankentransportzüge bestimmte Typenreihen wegen unzureichender Heizfähigkeit nicht eingesetzt werden können?
17. Durch welche Maßnahmen im einzelnen ist sichergestellt, daß die für den Verteidigungsfall vorgesehene Notfallbevorratung (Dieselkraftstoff) vorhanden ist?
18. Trifft es zu, daß eine wesentliche Verschlechterung des derzeitigen Zustandes an Zugförderungsmöglichkeiten mit Dieselpersonalführzeugen die Erfüllung militärisch geforderter Verkehrsleistungen erheblich gefährdet?
19. Können im Spannungsfall die notwendigen Auftragstransporte ohne drastische Einschränkung des zivilen Schienenverkehrs durchgeführt werden?
20. Trifft es zu, daß eine Überprüfung der Planung (Bespannungsplan usw.) letztmalig 1975 durchgeführt wurde, obwohl nach dem Gesetz eine Überprüfung alle drei Jahre stattfinden muß, und warum fand diese Überprüfung 1978 nicht statt?
21. Auf welche Vorhaben im einzelnen bezieht sich die derzeitige Planung der Deutschen Bundesbahn für den Spannungs- und Verteidigungsfall (Ausweichbetriebswerke) und ist sichergestellt, daß diese Planung den militärisch verantwortlichen Dienststellen bekannt ist?
22. Kann durch die Planung der Deutschen Bundesbahn sichergestellt werden, daß für die Übertragung von Re-inforcement ausreichende Transportkapazität zur Verfügung steht?
23. Sind durch die Bundesregierung Maßnahmen veranlaßt worden, durch die eine Verlegung von Dieselpersonalführzeugen im Spannungs- und Verteidigungsfall ermöglicht wird, und worauf beziehen sich diese Planungen im einzelnen?
24. In welchem Umfang entfallen bei der Rationalisierung der Deutschen Bundesbahn für die Aufrechterhaltung des Streckenbetriebes notwendige Dienstposten und welche Auswirkungen haben diese Maßnahmen, im Spannungs- und Verteidigungsfall das Bahnnetz funktionsfähig zu halten?
25. Ist der Bundesregierung bekannt, daß durch die Streckenstilllegung, Abbau von Strecken, Wegfall von Ladeleistungsmöglichkeiten die Qualität des Netzes der Deutschen Bundesbahn beeinträchtigt wird und dadurch eine erhebliche Gefährdung der Verteidigungsplanung gegeben ist, und was gedenkt die Bundesregierung zu tun, diese Gefahr abzubauen?

Bonn, den 28. Juli 1981

Unterschriften umseitig

Wimmer (Neuss)

Biehle

Dallmeyer

Francke (Hamburg)

Frau Geier

Handlos

Frau Krone-Appuhn

Löher

Dr. Marx

Dr.-Ing. Oldenstadt

Weiskirch (Olpe)

Berger (Lahnstein)

Ganz (St. Wendel)

Sauter (Epfendorf)

Dr. Wörner

Würzbach

Dr. Kohl, Dr. Zimmermann und Fraktion