

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lintner, Böhm (Melsungen), Haase (Kassel), Link, Picard, Sauer (Salzgitter), Pfeffermann, Bayha, Dr. Becker (Frankfurt), Bohl, Eigen, Erhard (Bad Schwalbach), Lattmann, Lenzer, Lowack, Reddemann, Schulze (Berlin), Weirich, Frau Dr. Wisniewski, Zink, Ronneburger, Dr. Wendig, Frau Fromm, Frau Dr. Engel und Genossen

— Drucksache 9/2331 —

**Künftige Entwicklung der Eisenbahnerstadt Bebra im hessischen Zonenrandkreis
Bad Hersfeld – Rotenburg**

Der Bundesminister für Verkehr – E 10/20.70/71 B 82 I – hat mit Schreiben vom 29. Dezember 1982 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die in den letzten Jahrzehnten getroffenen Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn im Raum Bebra im Hinblick auf die wirtschaftliche Lebensfähigkeit dieser Stadt?
2. Ist irgendeine Maßnahme mit dem Ziel getroffen worden, den Verlust von Arbeitsplätzen durch die Verlegung oder Neuerrichtung von Bundesbahneinrichtungen nach oder in Bebra auszugleichen?

Von 2 170 Arbeitsplätzen der Deutschen Bundesbahn in Bebra im Jahre 1957 bestehen heute noch rd. 1 800. Diesem Rückgang an Arbeitsplätzen von rd. 17 v. H. steht eine Verminderung der Mitarbeiterzahl der Deutschen Bundesbahn im Bundesgebiet von 40 v. H. im genannten Zeitraum gegenüber. Die Entwicklung der Bundesbahnarbeitsplätze in Bebra ist deshalb in bezug auf das gesamte Bundesgebiet nicht als ungünstig anzusehen. Einem Rückgang von 541 Arbeitsplätzen im Bahnbetriebswerk Bebra wegen Auslauf des Dampfbetriebes stehen dabei Verstärkungen bei anderen Dienststellen in Bebra in Höhe von rd. 150 Dienstposten gegenüber. Die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Stadt Bebra ist durch die Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn nicht beeinträchtigt worden.

3. Welche Auswirkungen wird der Bau der Neubaustrecke Hannover – Würzburg, die Bebra nicht berührt, auf die Entwicklung dieser Stadt haben?

Erfahrungsgemäß fließt etwa die Hälfte der Investitionen für die Neubaustrecke Hannover – Würzburg in die von ihr berührten Regionen. Auch für Bebra dürften sich aus dem Bau dieser Strecke positive Auswirkungen ergeben. Die Nichtanbindung von Bebra an diese Neubaustrecke ist mit den Zielen der Landesplanung vereinbar, wie sich aus der landesplanerischen Begutachtung ergeben hat.

4. Ist die Deutsche Bundesbahn ihrer Verpflichtung gegenüber der Eisenbahnerstadt Bebra, die aus ihrer Rolle als größter Arbeitgeber hervüht, bisher gerecht geworden?

Die Antwort ergibt sich aus den Ausführungen zu den Fragen 1 und 2. Über das Zonenrandförderungsgesetz hinaus ergeben sich für die Deutsche Bundesbahn keine gesetzlichen Verpflichtungen.

5. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, auf die Deutsche Bundesbahn mit dem Ziel einzuwirken, daß künftig keine Maßnahmen ergriffen werden, die den Zielsetzungen des Zonenrandförderungsgesetzes zuwiderlaufen?

Der Deutsche Bundestag hat am 3. Dezember 1982 die Bundesregierung aufgefordert, dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn als Zielvorgabe aufzugeben, auch die Ziele des Zonenrandförderungsgesetzes zu beachten (Drucksache 9/2175). Die Bundesregierung wird diesem Beschuß entsprechen.

6. Welche Auswirkungen auf den Verkehr in die und aus der DDR werden eintreten, wenn die schnellen Züge der Deutschen Bundesbahn nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke nicht mehr in Bebra halten können?

Nach heutigen Erkenntnissen werden sich durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Hannover – Würzburg keine wesentlichen Auswirkungen für den weiter über Bebra laufenden Verkehr in die und aus der DDR ergeben.