

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/1102 —**

**Bundesbahnstrecke Bielefeld–Halle–Osnabrück (Haller Willem)**

*Der Bundesminister für Verkehr – E 15/32.30.05/15 BM 84 – hat mit Schreiben vom 11. April 1984 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage im Benehmen mit der Deutschen Bundesbahn (DB) wie folgt beantwortet:*

1. Wie erklärt die Bundesregierung ihre Aussage in der Drucksache 10/1039 (Antwort zu Frage 1), daß für den Streckenabschnitt Bielefeld–Dissen/Bad Rothenfelde keine nach Abschnitten getrennten Zahlen vorliegen, obwohl
  - die Ermittlung dieser Zahlen in der Anlage 7 zu DS 238/5 der Deutschen Bundesbahn vorgesehen ist,
  - die Bundesbahndirektion Essen der örtlichen Presse erst kürzlich die Reisendenzahlen für den Teilabschnitt Bielefeld–Halle mitgeteilt hat,
  - die Bundesregierung in den Antworten zu den Fragen 14 und 15 in der Drucksache 10/1039 auf die Besetzung der Züge auch auf diesen Teilabschnitten eingehen kann?

In der Betriebsstatistik Nr. 56 der DB ist eine Trennung der Reisendenkilometer je km Betrieblänge (Rkm/km BL) nach den Streckenabschnitten

- Bielefeld–Halle,
- Halle–Dissen-Bad Rothenfelde

nicht vorgesehen. Im Gegensatz hierzu sind die zur Beantwortung der Fragen 14 und 15 in der Drucksache 10/1039 für die genannten Abschnitte erforderlichen Daten aus der Betriebsstatistik Nr. 51 der DB direkt ablesbar.

Die in der örtlichen Presse genannten Zahlen sind Durchschnittswerte für einen Werktag (außer Samstag). Die DB hat ergänzend

ermittelt, daß die Zahl der Zugreisenden pro Woche im November 1983 auf den Streckenabschnitten

- a) Bielefeld–Halle: 7 241 Rkm/km BL,
  - b) Halle–Dissen-Bad Rothenfelde: 3 960 Rkm/km BL
- betrug.

2. Wie hoch ist die Zahl der Zugreisenden pro Woche, die auf der Bundesbahnstrecke Bielefeld–Halle–Osnabrück in den Streckenabschnitten
- a) Bielefeld–Halle,
  - b) Halle–Dissen/Bad Rothenfelde,
  - c) Dissen/Bad Rothenfelde–Osnabrück
- unabhängig von den gefahrenen Kilometern tatsächlich insgesamt den Zug benutzen?

Die tatsächliche Zahl der Reisenden betrug laut einer Schienenzugverkehrs-Sonderzählung vom 8. bis 23. April 1978 je Woche auf den Streckenabschnitten

- (Bielefeld–)Brackwede–Halle: 9 685 Reisende,
- Halle–Dissen-Bad Rothenfelde: 4 492 Reisende,
- Dissen-Bad Rothenfelde–Osnabrück: 2 146 Reisende (September 1981)

3. Wie erklärt die Bundesregierung ihre Aussage in der Antwort zu Frage 8 der Drucksache 10/1039, daß statistische Angaben über eine Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen oder Fahrausweise nach Nah- und Fernverkehr nicht vorliegen, obwohl
- Anlage 7 zu DS 238/5 der Deutschen Bundesbahn (Ermittlung der Reisenden nach Fahrausweisarten) dies vorsieht,
  - die Bundesregierung in den Drucksachen 10/454, 10/455 und 10/456 auf die gleich lautenden Fragen eine differenzierte Antwort geben konnte?

Die Anlage 7 zu DS 238/5 sieht eine Aufteilung nach Fahrkartsorten, jedoch nicht nach Nah- und Fernfahrkarten vor; diese werden gemeinsam in Spalte 6 der Anlage erfaßt. Entsprechende Sondererhebungen wurden von der DB für diese Strecke nicht durchgeführt.

4. Wie erklärt die Bundesregierung, daß sie die Fragen 14 und 15 in der Drucksache 10/1039 nach Abschnitten getrennt (Bielefeld–Halle und Halle–Dissen/Bad Rothenfelde) beantworten kann, obwohl sie in ihrer Antwort zu Frage 1 in der gleichen Drucksache angibt, daß keine nach Abschnitten getrennten Reisendenzahlen vorliegen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

5. Wie erklärt die Bundesregierung ihre Aussage in der Antwort zu Frage 18 in der Drucksache 10/1039, daß die Buslinien besser angenommen werden als die Schiene, obwohl sie in ihren Antworten zu den Fragen 4 und 6 in der gleichen Drucksache angibt, daß entsprechende linienbezogene Daten über die Reisendenzahlen mit dem Bus nicht vorliegen?

Die Aussage zur Frage 18 in der Drucksache 10/1039 basiert auf Beobachtungen der Bahnbusgeschäftsbereiche Ost-Westfalen und Weser-Ems.

6. Wie hoch ist der Anteil
  - a) der Abschreibungen,
  - b) der Zinsenan den Kosten in den Antworten der Bundesregierung zu der Frage 23 a) bis c) in der Drucksache 10/1039?

Der Anteil der Abschreibungen und Zinsen an den jährlichen Kosten der Schieneninfrastruktur beträgt für

- a) Brackwede–Halle:  
Abschreibung 29 v.H., Zinsen 20 v.H.,
- b) Halle–Dissen-Bad Rothenfelde:  
Abschreibung 27 v.H., Zinsen 21 v. H.,
- c) Dissen-Bad Rothenfelde–Osnabrück-Hörne  
Abschreibung 27 v.H., Zinsen 19 v. H.

7. Wann wäre der betriebswirtschaftlich günstigste Zeitpunkt für die Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Busbedienung auf den Bundesbahnteilstrecken
  - a) Bielefeld–Dissen/Bad Rothenfelde,
  - b) Bielefeld–Halle,
  - c) Halle–Dissen/Bad Rothenfelde

nach der letzten Erhebung gemäß DS 238/5, Anlage 56 der Deutschen Bundesbahn (Terminplan zur Bestimmung des betriebswirtschaftlich günstigsten Zeitpunktes zur Durchführung einer Maßnahme)?

Die DB beabsichtigt z. Z. nicht, für die unter 7. a) bis c) genannten Streckenabschnitte das gesetzliche Verfahren einzuleiten. Es besteht daher kein Anlaß für die DB, den betriebswirtschaftlich günstigsten Zeitpunkt für die Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Busbedienung zu ermitteln.

8. Hält die Bundesregierung das Niveau ihrer Antworten in der Drucksache 10/1039 für ausreichend?

Ja.

