

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN

Genehmigung von Streckenstillegungen der Deutschen Bundesbahn

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist die Zahl der Bundesbahnstrecken, für die der Bundesminister für Verkehr in der Zeit vom 1. Januar 1960 bis 3. Oktober 1982 die Genehmigung zur dauernden Einstellung des
 - a) Reisezugbetriebes,
 - b) Güterzugbetriebeserteilt hat?
2. Welche Gesamtlänge hatten diese Bundesbahnstrecken?
3. Wie hoch ist die Zahl der Gemeinden, die durch die Erteilung von Genehmigungen gemäß Frage 1 heute keinen Anschluß mehr an das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn
 - a) für den Reisezugbetrieb,
 - b) für den Güterzugbetriebhaben?
4. Wie hoch ist der Anteil der Gemeinden, die ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes liegen, an den Gemeinden
 - a) gemäß Antwort zu Frage 3 a),
 - b) gemäß Antwort zu Frage 3 b)?
5. Wie hoch ist die Gesamtzahl der Einwohner aller Gemeinden, die
 - a) gemäß Antwort zu Frage 3 a),
 - b) gemäß Antwort zu Frage 3 b)betroffen waren?
6. Wie hoch ist die Gesamtzahl der Einwohner aller Gemeinden, die
 - a) gemäß Antwort zu Frage 4 a),
 - b) gemäß Antwort zu Frage 4 b)betroffen waren?

7. Welche Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 3 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 3 b)

haben die raumordnerische Funktion „Mittelzentrum“?

8. Welche Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 7 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 7 b)

liegen ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes?

9. Wie viele Gemeinden mit der raumordnerischen Funktion „Mittelzentrum“ haben gegenwärtig keinen Anschluß an das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn

- a) für den Reisezugbetrieb,
- b) für den Güterzugbetrieb?

10. Wie viele der Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 9 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 9 b)

liegen ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes?

11. Wie hoch ist die Zahl der Bundesbahnstrecken, für die der Bundesminister für Verkehr seit dem 4. Oktober 1982 die Genehmigung zur dauernden Einstellung des

- a) Reisezugbetriebes,
- b) Güterzugbetriebes

erteilt hat?

12. Welche Gesamtlänge hatten diese Bundesbahnstrecken?**13. Wie hoch ist die Zahl der Gemeinden, die durch die Erteilung von Genehmigungen gemäß Frage 11 ihren Anschluß an das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn**

- a) für den Reisezugbetrieb,
- b) für den Güterzugbetrieb

verloren haben bzw. verlieren werden?

14. Wie hoch ist der Anteil der Gemeinden, die ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes liegen, an den Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 13 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 13 b)?

15. Wie hoch ist die Gesamtzahl der Einwohner aller Gemeinden, die

- a) gemäß Antwort zu Frage 13 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 13 b)

betroffen waren?

16. Wie hoch ist die Gesamtzahl der Einwohner aller Gemeinden, die

- a) gemäß Antwort zu Frage 14 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 14 b)

betroffen waren?

17. Welche der Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 13 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 13 b)

haben die raumordnerische Funktion „Mittelzentrum“?

18. Welche der Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 17 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 17 b)

liegen ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes?

19. Für welche Bundesbahnstrecken, deren Stillegung vom Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn beschlossen wurde, hat der Bundesminister für Verkehr seit dem 4. Oktober 1982 die Genehmigung zur dauernden Einstellung des

- a) Reisezugbetriebes,
- b) Güterzugbetriebes

versagt?

20. Welche Gesamtlänge hatten diese Bundesbahnstrecken?

21. Wie hoch ist der Anteil der Bundesbahnstrecken, die ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes liegen bzw. lagen, an den Bundesbahnstrecken

- a) gemäß Antwort zu Frage 1 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 1 b),
- c) gemäß Antwort zu Frage 11 a),
- d) gemäß Antwort zu Frage 11 b),
- e) gemäß Antwort zu Frage 19 a),
- f) gemäß Antwort zu Frage 19 b)?

22. Welche Gesamtlänge hatten diese Bundesbahnstrecken?

23. Ist die Bundesregierung bereit, solange keine Genehmigungen mehr gemäß § 14 Abs. 3 Buchstabe b des Bundesbahngesetzes für die dauernde Einstellung des Betriebes von Bundesbahnstrecken, die entweder ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes liegen, zu erteilen, bis der Deutsche Bundestag abschließend über den Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN zu dieser Problematik (Drucksache 10/1222) beraten und entschieden hat, und wenn nein, warum nicht?

24. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in der sogenannten Modellrechnung „Szenarium DB 1990“ der Deutschen Bundesbahn Streckenreduzierungen im Güterverkehr von ca. 28 000 km in 1982 über ca. 25 000 km in 1987 ggf. auf ca. 22 000 km in 1990 und Streckenreduzierungen im Personenverkehr von ca. 22 500 km in 1982 auf ca. 15 500 km in 1990 als Voraussetzung dafür unterstellt sind, bis 1990 die Arbeitsproduktivität um rund 40 % zu steigern, die Gesamtkosten um

rund 25 % und die Personalkosten um rund 30 % zu senken, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

25. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Bundesminister für Verkehr dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn am 23. November 1983 als Ziel vorgegeben hat, die Deutsche Bundesbahn möge ihre Gesamtplanung darauf abstellen, daß die von der Deutschen Bundesbahn genannten Ziele einer Produktivitätssteigerung um 40 % möglichst bald – bis spätestens 1990 – erreicht werden, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?
26. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten für den Vorstand der Deutschen Bundesbahn, unter Beibehaltung der sonstigen in der sogenannten Modellrechnung „Szenarium DB 1990“ der Deutschen Bundesbahn genannten Eckdaten die Arbeitsproduktivität bis spätestens 1990 um 40 % zu erhöhen, falls bis 1990 keine oder nur eine wesentlich geringere Streckenreduzierung im Personenverkehr erfolgt, wenn ja, welche Möglichkeiten sind dies, wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?
27. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Bundesminister für Verkehr in der von ihm herausgegebenen Broschüre „Die Weichen für die Zukunft stellen“ aussagt, daß
 - a) im Einzelfall sorgfältig geprüft werden muß, ob der Zug oder der Bus für eine optimale Verkehrsbedienung auf dem Land am besten geeignet ist,
 - b) für eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße strenge Maßstäbe zugrunde gelegt werden,
 - c) bei der Verlagerung des Verkehrs von der Bahn auf den Bus jeder Fall für sich gesehen werden muß,
 - d) neben den wirtschaftlichen Kriterien auch Aspekte der Raumordnung, der Sozial- und Strukturpolitik sowie des Umweltschutzes sorgfältig geprüft werden müssen, bevor die Schiene durch den Bus ersetzt wird?
28. Hält es die Bundesregierung im Hinblick auf die Beantwortung der Frage 27 für sinnvoll, wenn vor jeder Entscheidung über die Stilllegung einer Bundesbahnstrecke im Reisezugbetrieb von der Bundesregierung ein Gutachten eines unabhängigen Instituts angefordert wird, in dem zu untersuchen ist,
 - a) ob auf der Strecke der Zug oder der Bus für eine optimale Verkehrsbedienung am besten geeignet ist,
 - b) ob und ggf. welche Möglichkeiten bestehen, die Betriebskosten zu senken,
 - c) ob und ggf. welche Möglichkeiten bestehen, die Erlöse zu erhöhen,
 - d) ob bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten, die Betriebskosten zu senken und die Erlöse zu erhöhen das Wirtschaftsergebnis mehr verbessert werden kann, als durch die Stilllegung im Reisezugbetrieb,

e) welche Aspekte der Raumordnung, der Sozial- und Strukturpolitik sowie des Umweltschutzes für bzw. gegen eine Stilllegung im Reisezugbetrieb sprechen,

um sicherzustellen, daß unter Zugrundelegung strenger Maßstäbe eine sorgfältige Einzelfallprüfung erfolgt, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

29. Ist die Bundesregierung bereit, die Genehmigung gemäß § 14 Abs. 3 Buchstabe b des Bundesbahngesetzes für die Stilllegung einer Bundesbahnstrecke im Reisezugbetrieb zu versagen, falls das betroffene Land oder eine betroffene Gebietskörperschaft der Bundesregierung ein Gutachten vorlegt, das zu dem Ergebnis kommt, daß bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten, die Betriebskosten auf der betreffenden Strecke zu senken und die Erlöse zu erhöhen, das Wirtschaftsergebnis mehr verbessert werden kann als durch die Stilllegung im Reisezugbetrieb, und wenn nein, warum nicht?

Bonn, den 31. Juli 1984

Drabiniok

Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion

