

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Häfner, Weiss (München) und der Fraktion
DIE GRÜNEN**
— Drucksache 11/6498 —

Rückzug der Deutschen Bundesbahn in Nordschwaben

Vorbemerkung

Die Bundesregierung ist der Überzeugung, daß zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens eine leistungsfähige Eisenbahn als sicheres, umweltfreundliches, weitgehend energie- und flächensparendes Verkehrssystem notwendig ist. Eine moderne Bahn der Zukunft wird im Güter- wie auch im Personenverkehr ihre Vorteile gegenüber der Straße – insbesondere bei langen Strecken und großen Gütermengen – zu nutzen haben, um einen größeren Anteil am Verkehrsaufkommen für sich gewinnen zu können.

Die Bundesregierung unternimmt erhebliche Anstrengungen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn durch Rationalisierung und Modernisierung zu stärken. In der Investitionspolitik hat der Bund umgesteuert. Nach Jahrzehnten des Vorrangs für den Straßenbau wurde der Investitionsanteil der Bahn wesentlich erhöht. Dadurch ermöglicht der Bund den Bau der Neu- und Ausbaustrecken, der Rangierbahnhöfe und der Bahnhöfe des kombinierten Verkehrs (vgl. Antwort zu Frage 2).

Damit die Bahn auf dem Verkehrsmarkt bestehen und einen größeren Anteil am Verkehrsaufkommen für sich gewinnen kann, muß sie Leistungen erbringen, die der Markt heute und morgen verlangt. Hier ist die Bahn selbst gefordert. Eine von der Bundesregierung eingesetzte unabhängige Kommission soll bis Ende 1991 Vorschläge hinsichtlich einer preislich wettbewerbsfähigen

Strecken- und Produktstruktur der Deutschen Bundesbahn vorlegen. Diese Vorschläge sollen eine tragfähige Grundlage bilden für eine positive Entwicklung der Deutschen Bundesbahn zu einem leistungsfähigen und modernen Verkehrsunternehmen, das den Anforderungen des wachsenden europäischen Binnenmarktes gerecht zu werden vermag.

Zur Förderung eines umweltfreundlichen Verkehrssystems genügen isolierte Maßnahmen für einzelne Verkehrsträger nicht. Notwendig ist ein integrierter Ansatz zur Stärkung der Kooperation der Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft und Wasser.

Ein Beispiel für erfolgreiche Zusammenarbeit der Verkehrsträger im Güterverkehr ist der kombinierte Verkehr Schiene/Straße. Der kombinierte Verkehr wird durch ordnungspolitische Maßnahmen (wie z. B. die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer) und durch Investitionen gefördert. Für den Aus- und Neubau von Umschlagbahnhöfen sind im Bundesverkehrswegeplan '85 Mittel in Höhe von 716 Mio. DM ausgewiesen.

Zur Verbesserung und Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hat der Bund mehr Mittel zur Verfügung gestellt, als Länder und Kommunen zusammen. In den Jahren 1984 bis 1988 wurde der ÖPNV vom Bund mit rund 30,7 Mrd. DM gefördert. Zusammen mit den Mitteln der Länder und Gemeinden standen in diesem Zeitraum 60,8 Mrd. DM zur Verfügung. Durch die Schaffung verschiedener unkonventioneller Angebotsformen soll auch in verkehrsschwachen ländlichen Räumen der ÖPNV so gestärkt werden, daß er einen wichtigen Beitrag zur umweltgerechten Bewältigung des insgesamt wachsenden Verkehrsaufkommens leisten kann.

In der Vergangenheit hat sich mit zunehmendem Umfang des Individualverkehrs die Nachfrage nach Angeboten der Schiene, insbesondere in Verkehrsrelationen mit schwächer besiedelten Gebieten, gegenüber früheren Jahren erheblich abgeschwächt, so daß sich die Bahn aus wirtschaftlichen Gründen dieser Entwicklung anpassen muß. Es geht dabei nicht um eine Einschränkung oder Verminderung des Gesamtangebotes, sondern um dessen nachfragegerechte Ausgestaltung.

Die Umstellung des Angebots auf Busbedienung bzw. die Einstellung des Güterzugbetriebes ist nach eingehender Prüfung und zum Teil jahrelangen Untersuchungen aufgrund der Einschätzung erfolgt, daß die Aufrechterhaltung des Schienenverkehrsangebotes in den angesprochenen Fällen mit einem nicht zu vertretenden wirtschaftlichen Aufwand verbunden wäre.

Seit Jahren baut die Deutsche Bundesbahn ihr Angebot in weiten Bereichen Schwabens ab. Insbesondere der nordschwäbische Raum droht ein weißer Fleck für die Deutsche Bundesbahn zu werden.

Diese Sorge hat auch schon der Bezirkstag von Schwaben in seiner Resolution vom 28. Juli 1989 zum Ausdruck gebracht. Ungeachtet dessen scheinen die Planungen bei der Deutschen Bundesbahn dahin zu gehen, den drittstärksten Wirtschaftsraum Bayerns von der Deutschen Bundesbahn abzuhängen.

Bestärkt wird diese Befürchtung durch die bekanntgewordenen Pläne der Deutschen Bundesbahn, wonach weitere Güterbahnhöfe (laut Augsburger Allgemeine vom 21. Oktober 1989: 107 in ganz Bayern und 40 allein in Schwaben und im angrenzenden Oberbayern) geschlossen und Gleise (z. B. Bahnhof Nördlingen) stillgelegt werden sollen. Während sich also die Deutsche Bundesbahn in der Fläche zurückzieht, werden Planungen bekannt, daß ab 1991 auf der Strecke Frankfurt–München ein zusätzlicher IC eingesetzt wird, der weder in Ulm noch in Augsburg hält.

1. Wie viele und welche Bahnstrecken mit welcher Gesamtlänge sowie welche Bahnhöfe bzw. Haltepunkte wurden im nord- und mittelschwäbischen Raum seit dem 1. Januar 1985 bis heute
 - a) für den Personenverkehr,
 - b) für den Güterverkehrganz oder teilweise stillgelegt?

Zu 1 a):

Seit 1. Januar 1985 wurde der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im nord- und mittelschwäbischen Raum auf folgenden vier Strecken/Teilstrecken auf einer Länge von 74 km auf Busbedienung umgestellt:

Nördlingen – Rühlingstetten (– Dombühl) mit 18 km am 3. Juni 1985,

Nördlingen – Auhausen (– Gunzenhausen) mit 21 km am 29. September 1985,

Augsburg – Hirblingerstraße – Welden mit 20 km am 1. Juni 1986 und

Markt Wald – Türkheim (Bay) Bf mit 15 km am 12. Januar 1987.

Im gleichen Zeitraum wurden 31 Haltepunkte/Bahnhöfe für den SPNV aufgelassen, wobei 19 an den o. g. vier Strecken/Teilstrecken lagen.

Da die Busse häufiger halten und die Ortskerne direkt anfahren, ist mit der Umstellung auf Busbedienung eine Verkürzung der Reisezeit und damit eine Verbesserung des Angebots für die Mehrzahl der Reisenden verbunden.

(Einzelaufstellung siehe Beilage 1)

Zu 1 b):

Seit 1. Januar 1985 wurde auf folgenden drei Teilstrecken auf einer Länge von 27 km der Gesamtbetrieb (Güterzugbetrieb) für dauernd eingestellt:

Lohwald – Welden mit 17 km am 31. Mai 1986,

Markt Wald – Ettringen mit 7 km am 1. März 1989 und

Augsburg – Hirblingerstraße – Lohwald mit 3 km am 1. August 1989.

Im gleichen Zeitraum wurden 23 Tarifpunkte für den Wagenladungsverkehr geschlossen, wobei fünf an den o. g. drei Teilstrecken lagen.

(Einzelaufstellung siehe Beilage 2)

Die Deutsche Bundesbahn hat in diesen Fällen ein alternatives Bedienungskonzept erarbeitet und mit den Kunden abgestimmt, soweit sie regelmäßig als Versender oder Empfänger auftreten.

2. Wie viele und welche Strecken bzw. Haltepunkte mit welcher Gesamtlänge wurden in diesem Bereich in demselben Zeitraum neu errichtet?

Im genannten Zeitraum wurden weder neue Strecken in Betrieb genommen noch neue Haltepunkte eingerichtet.

Seit 1987 führt die Deutsche Bundesbahn jedoch Baumaßnahmen im Rahmen der 61 km langen Ausbaustrecke (ABS) Günzburg – Augsburg durch. Diese dienen der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke und der Attraktivität des Schienenverkehrsangebots, die durch Verknüpfung der Angebote von Fern- und Nahverkehr in den Knotenbahnhöfen auch der Region zugute kommt.

Mit Investitionen von 300 Mio. DM werden folgende Einzelmaßnahmen durchgeführt:

- Neubau schienenfreier Bahnsteigzugänge,
- Einbau von Einrichtungen für Gleiswechselbetrieb,
- Linienverbesserungen und Anpassungen an höhere Fahrgeschwindigkeiten,
- Bau eines zusätzlichen Gleises zwischen Günzburg und Neuffingen,
- Beseitigung von Bahnübergängen.

Der ergänzende dreigleisige Ausbau zwischen Augsburg – Hirblingerstraße und dem Bahnhof Westheim wird derzeit von der Deutschen Bundesbahn untersucht.

3. Wie viele und welche Bahnstrecken und Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sollen in den nächsten fünf Jahren im nord- und mittelschwäbischen Raum
 - a) für den Personenverkehr,
 - b) für den Güterverkehrganz oder teilweise stillgelegt werden? Die Strecken, die Haltepunkte und das geplante Jahr der Stilllegung sind anzugeben.

Zu 3 a):

Zur Zeit läuft ein Verfahren nach § 44 BbG zur Angebotsumstellung des SPNV auf Busbedienung auf der 27 km langen Teilstrecke Gessertshausen – Markt Wald. Der Antrag hierzu liegt dem BMV vor. Ein Zeitpunkt für eine Realisierung kann nicht angegeben werden.

Weitere Aussagen über eventuelle Verfahrenseinleitungen bzw. über die Auflassung von Halten im SPNV in den nächsten fünf Jahren sind derzeit nicht möglich.

Zu 3 b):

Die Untersuchungen der Deutschen Bundesbahn für den Güterverkehr in diesem Raum sind noch nicht abgeschlossen. Aus diesem Grund und weil die zukünftige Entwicklung dabei von entscheidender Bedeutung ist, ist der Deutschen Bundesbahn eine Aussage mit den geforderten zeitlichen Perspektiven für die Auflassung von Wagenladungstarifpunkten nicht möglich.

Zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1990 wurden die Tarifpunkte Otting – Weilheim, Heimertingen, Nersingen, Ellzee und Nordendorf aufgehoben.

4. Wie viele und welche Straßen mit welcher Gesamtlänge wurden im genannten Gebiet und Zeitraum im Bereich der Bundesstraßen und Bundesfernstraßen geschlossen, stillgelegt oder rückgebaut?

Die durch Neubaustrecken entlasteten Bundesfernstraßen wurden nicht entbehrlich. Sie dienen weiterhin dem Regionalverkehr und sind zur regionalen Erschließung notwendig. Entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung ist eventuell die Übertragung der Straßenbaulast auf den nach Landesrecht zuständigen Träger durchzuführen. Die bei Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen renaturierten Flächen werden statistisch nicht erfaßt.

5. Wie viele und welche Straßen mit welcher Gesamtlänge wurden im genannten Gebiet und Zeitraum im Bereich der Bundesstraßen und Bundesfernstraßen geplant, begonnen oder neu errichtet (fertiggestellt)?

Die 1985 in Bau befindlichen und geplanten Straßenneubauten sind in dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten.

Fertiggestellt wurden im Bezugszeitraum folgende Straßenabschnitte:

- B 2 Ortsumgehung von Gersthofen
- B 2 Ortsumgehung von Mering
- B 17 Westtangente Augsburg (Bauabschnitt Stadtbergen)
- B 300 Ortsumgehung von Steppach

Gesamtlänge dieser Neubaustrecken: 15,3 km

Mit dem Bau begonnen wurde bei folgenden Projekten:

- B 2 Ortsumgehung von Monheim
- B 17 Ausbau Oberottmarshausen – Lagerlechfeld
- B 300 Ortsumgehung von Edenhausen – Ursberg

Gesamtlänge dieser Baustrecken: 17,8 km

Im Bezugszeitraum liefen die Planungen für

- B 2 Ortsumgehung von Kaisheim
- B 2 Nordendorf – Gersthofen
- B 10 Neu-Ulm (Finninger Straße) – A 7
- B 16 Rain am Lech – B 2 (Asbach – Bäumenheim)
- B 16 Ortsumgehung von Günzburg
- B 16 Ortsumgehung Lauingen
- B 17 Westtangente Augsburg (B 2 bis Holzweg)
- B 17 Aus- und Neubau Lagerlechfeld – Landsberg am Lech
- B 25 Ortsumgehung Baldingen

Gesamtlänge dieser Planungsabschnitte: 72,1 km

6. Welche der unter Frage 1 genannten Maßnahmen sind etwa durch Rückbau der Gleise irreversibel, und welche wären bei entsprechendem politischen Willen mit vertretbarem finanziellen Aufwand rückgängig zu machen?

Mit Ausnahme der Teilstrecke Lohwald – Welden, deren Anlagen bereits zurückgebaut sind, sind die Gleise noch vorhanden. Der Streckenabschnitt Markt Wald – Ettringen ist wegen Unbefahrbarkeit des Oberbaues gesperrt, da die Erneuerung des Oberbaues mit hohen Investitionen verbunden wäre.

7. Angesichts der geplanten Strecken- und Bahnhofsschließungen ist mit einem erhöhten Straßenverkehrsaufkommen zu rechnen. Da aber bereits Teile der Region (insbesondere die Strecke und das Gebiet zwischen Ulm–Augsburg) durch ein dichtes Straßennetz und damit verbunden mit einem starken Verkehrsaufkommen und den entsprechenden katastrophalen Folgen für die Ökologie und die Menschen in der Region belastet sind, stellt sich die Frage:
- Gibt es Berechnungen darüber, mit welchem Verkehrsaufkommen zusätzlich zu rechnen ist, wenn die Strecken- und Bahnhofsschließungen durchgeführt wurden?
 - Durch welche Maßnahmen soll das ständig steigende Verkehrsaufkommen (Privat- und LKW-Verkehr) bewältigt werden?
 - Welche Bundesstraßen bzw. Bundesfernstraßen werden in der nordschwäbischen Region ausgebaut bzw. zusätzlich errichtet?
 - Welcher finanzielle Aufwand wird dazu schätzungsweise notwendig sein?

Die den Teilfragen vorangestellten Behauptungen zum Straßenverkehrsaufkommen, zur Dichte des Straßennetzes und zu den Folgen für den Umweltschutz sind unzutreffend.

Die Umstellung der Bedienung auf Busverkehr und die Schließung von Gütertarifpunkten erfolgt, weil sich der Verkehr zum größten Teil bereits auf die Straße verlagert hat. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Die Dichte des Straßennetzes ergibt sich aus den Notwendigkeiten der Erschließung und der wirtschaftlichen Entwicklung der Region.

Die Belange des Umweltschutzes werden auch dadurch berücksichtigt, daß durch Bau von Ortsumgehungen eine Entlastung der Ortskerne vom Straßenverkehr und durch zügigere Verkehrsabwicklung eine Verringerung der Emissionen erreicht wird.

Der Ausbau bestehender Bundesfernstraßen beschränkt sich im wesentlichen auf Bestandserneuerung und Verbesserung aus Gründen der Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus sind die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen Einzelmaßnahmen zum Bau vorgesehen (vgl. Antwort zur Frage 5).

Die Gesamtkosten der Bedarfsplanprojekte in Stufe „Vordringlicher Bedarf“ und „Planungen“ einschließlich des schwäbischen Anteils am 6-streifigen Ausbau der A 8 Ulm – Augsburg – München betragen ca. 1,4 Mrd. DM.

8. Die Verlagerung von Gütern auf die Straße erhöht das Unfallrisiko. Insbesondere beim Transport von Gefahrgütern auf der Straße ist zu befürchten, daß die Gefährdung von Mensch und Umwelt im Vergleich zur Bahn in einem nicht mehr zu verantwortenden Maße ansteigt.

Stimmt die Bundesregierung dieser Einschätzung zu, und teilt sie die Ansicht des Deutschen Städtetages und vieler anderer, daß insbesondere Gefahrgüter nicht auf die Straße gehören?

Ziel der Verkehrspolitik der Bundesregierung ist es, beim Gefahrguttransport in besonderem Maße Vorsorge gegen eine Gefährdung von Mensch und Umwelt zu treffen. Dem dienen zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit. Hierzu gehört auch, daß für die als hochgefährlich eingestuften Güter (sog. Listengüter) unter bestimmten Voraussetzungen die Benutzung der Bahn bzw. des Binnenschiffes gesetzlich vorgeschrieben ist. Diese Verlagerungsvorschriften wurden durch die Änderungsverordnungen zur Gefahrgutverordnung Straße 1987 und 1989 weiter verschärft.

Die Bundesregierung begrüßt es, daß die Verbände der Chemischen Industrie und des Chemiehandels sowie der Verband der Mineralölwirtschaft darüber hinaus Kooperationsvereinbarungen mit der Deutschen Bundesbahn getroffen haben mit dem Ziel, auf freiwilliger Basis den Umfang der Straßentransporte zu verringern.

Für die weitere Verlagerung gefährlicher Güter gibt es jedoch Grenzen: Für die Verteilung gefährlicher Güter im Nahverkehr, beispielsweise die Belieferung der zahlreichen Tankstellen, sind im allgemeinen weder Bahn noch Binnenschiff geeignet. Zu berücksichtigen ist auch, daß Umfüllungsvorgänge mit zusätzlichen Gefahren verbunden und möglichst zu vermeiden sind.

9. Wie viele Unfälle, in die Gefahrguttransporte verwickelt waren, gab es in den letzten fünf Jahren auf der Autobahn Stuttgart-München?

Wie viele solcher Unfälle ereigneten sich zwischen 1985 und 1990 insgesamt auf den schwäbischen Straßen?

Wie viele Unfälle, in die Gefahrguttransporte verwickelt waren, ereigneten sich im gleichen Zeitraum auf Schwabens Schienen?

Nach Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern ereigneten sich im Bereich des Polizeipräsidiums Schwaben folgende Straßenverkehrsunfälle (ohne Bagatellunfälle) mit Beteiligung von Gefahrguttransporten:

	1985	1986	1987	1988	1989
Straßenverkehrsunfälle					
insges.	3	3	6	4	4
darunter auf Autobahnen	1	–	1	1	–

Nach Mitteilung der Deutschen Bundesbahn ereigneten sich im Bereich der Regionalabteilungen Augsburg und Kempten in den Jahren 1985 bis 1989 3 Bahnbetriebsunfälle, bei denen „Freiwerden gefährlicher Güter“ (hier: Mineralöl) als Folgeschaden ausgewiesen ist. In einem Fall waren Zugfahrten und in zwei Fällen waren Rangierfahrten betroffen.

Wegen der unterschiedlichen Erfassungsmethodik lassen sich die Angaben nicht unmittelbar miteinander vergleichen.

10. Durch Zeitungsmeldungen (Augsburger Allgemeine vom 9. Januar 1990 und 10. Januar 1990) wurden die betreffenden Kommunen und Politiker von Plänen unterrichtet, wonach auf der Strecke Frankfurt–München zukünftig ein schnellerer IC ohne Halt in Ulm und Augsburg eingesetzt werden soll:
 - a) Aufgrund welcher Bedarfsermittlung soll dies geschehen?
 - b) Ab welchem Zeitpunkt wird dies angestrebt?
 - c) Kann die Bundesregierung ausschließen, daß künftig auch weitere IC oder ICE nicht mehr in Ulm und/oder Augsburg halten, und so diese Städte und ihr Umland vom Fernverkehr der Bahn abgekoppelt werden?

1987 hat die Deutsche Bundesbahn ein Marktforschungsunternehmen beauftragt, ein „flexibles Betriebsprogramm für die ICE-Einführung“ zu untersuchen.

Die Ergebnisse zeigten, daß mit einem flexiblen Betriebsprogramm, welches zu bestimmten im Verkehrsmarkt interessanten Zeiten in ausgewählten Relationen kürzere Reisezeiten gewährleistet, vor allem der zeitsensible Dienst- und Geschäftsreiseverkehr angesprochen wird. Dieses Angebot ist grundsätzlich geeignet, zusätzliche Nachfrage für die Bahn zu gewinnen, die bisher vom Flugzeug bedient wurde und stellt keine Abkoppelung des schwäbisch-bayerischen Wirtschaftsraumes dar.

Ab Fahrplanwechsel 1991 sollen deshalb morgens in ausgewählten Relationen ICE- und IC-Züge als sog. Sprinter eingesetzt werden, die durch Änderung des Laufwegs bzw. Umfahren von IC-Systemhalten (z. B. Ulm, Augsburg, Stuttgart) Reisezeitverkürzungen herstellen.

Diese „Sprinterzüge“ stellen eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung zwischen aufkommensstarken Wirtschaftsräumen, wie z. B. München und Rhein-Main, dar und beeinflussen das übrige ICE/IC-Angebot der Systemhalte Ulm und Augsburg nicht.

11. Ulm und Augsburg sind nicht nur große und wichtige Städte, Ausbildungs- und Wirtschaftszentren, deren Anschluß an andere Zentren und deren Verbindung untereinander und mit dem Umland außerordentlich wichtig ist. Sie sind zugleich Umsteigestationen für den riesigen nordschwäbischen, oberschwäbischen und Allgäuer Raum, welche alle auf eine ausreichende Versorgung mit schnellen, regelmäßigen und leistungsfähigen Bahnverbindungen angewiesen sind. Dabei sind die Verbindungen heute schon vielfach unzureichend ausgebaut oder überlastet. Die Strecke Augsburg–München zählt zu den verkehrsreichsten überhaupt. Und selbst der Bundesminister für Verkehr räumt, etwa in seinem Schreiben an den Bezirkstag von Schwaben vom 27. September 1989 ein, daß Ulm einer der am meisten überlasteten Knoten in der Bundesrepublik Deutschland ist.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung, welche Pläne seitens der Bundesregierung und der Deutschen Bundesbahn bestehen, um die vorhandenen Kunden nicht zu verlieren, neue Kunden von der Straße für die Schiene zu gewinnen, die verschiedenen Regionen und Zentren Schwabens untereinander und mit anderen Zentren und Regionen besser zu verbinden?

Im Zuge des Korridors Münster – Köln – Stuttgart – München sind die Streckenabschnitte Plochingen – Günzburg, Günzburg – Augsburg und Augsburg – München als Teile einer leistungsfähigen großräumigen Schienenverbindung in das Ruhrgebiet konzipiert worden. Für diese Streckenabschnitte ist nach Maßgabe des Bundesverkehrswegeplans '85 ein Neu-/Ausbau vorgesehen. Diese Maßnahmen dienen zwar vorrangig der Verbesserung des Schienenfernverkehrs, jedoch ist für den Nahverkehr eine angemessene Qualität zu berücksichtigen.

Mit Einführung des Sommerfahrplanes 1991 beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn, die Anzahl der über Ulm geführten ICE/IC-Linien von einer auf zwei Linien zu verdoppeln. Augsburg wird wie bisher von drei ICE/IC-Linien angefahren. Künftig sollen jedoch zwei Linien über Stuttgart und eine Linie über Nürnberg geführt werden. Alle System-Züge werden die Systemhalte Ulm und Augsburg bedienen.

Durch die geänderte Linienführung treten in Verbindung mit den Neu- und Ausbaustrecken für Fahrten in die Reisegebiete Rhein/Main, Ruhrgebiet und Norddeutschland z. T. erhebliche Reisezeitverkürzungen ein, von denen auch Ulm und Augsburg profitieren.

a) Teilstrecke München – Augsburg:

Die Strecke von Augsburg nach München gehört zu den am meisten ausgelasteten Schienenstrecken im Bereich der Deutschen Bundesbahn. Trotzdem wurde in den vergangenen Jahren – soweit möglich – das Angebot verbessert, z. B. durch Beistellung eines Wagens an den Zug E 3063 um 6.05 Uhr ab Augsburg nach München und die Verlegung eines D-Zuges in die kritische Zeit um 7.00 Uhr ab Augsburg zum Fahrplanwechsel im Sommer 1988. Durch Einsatz einer anderen Wagen garnitur konnte das Sitzplatzangebot im E 3063 zum Sommerfahrplan 1989 von ca. 520 Plätzen auf ca. 690 Plätze erweitert werden. Ferner wurde zur weiteren Entlastung des Berufsverkehrs D 219 um einen Wagen verstärkt.

Die realisierbaren Möglichkeiten für Leistungsverbesserungen sind für 1990 ausgeschöpft. Erst für den Sommerfahrplan 1991 ist eine weitere Ausweitung des Sitzplatzangebotes vorgesehen.

b) Teilstrecke Augsburg – Ulm:

Durch die Einführung der InterRegio (IR) – Linie 28 verkehren IR-Züge zwischen Karlsruhe und Salzburg und in der Gegenrichtung alle zwei Stunden und sind mit neuem Wagenmaterial ausgestattet. Zwischen Ulm und München werden von den IR-Zügen folgende Halteplätze bedient:

- Ulm Hbf,
- Günzburg,
- Augsburg Hbf,
- München Pasing und
- München Hbf.

Darüber hinaus verkehren im Streckenabschnitt Ulm – Augsburg in jeder Richtung stündlich Eilzüge, von denen zwei im morgendlichen Berufsverkehr bis nach München weiterfahren. Im Berufsverkehr am Abend beginnen wiederum zwei Eilzüge ihre Fahrt in München.

c) Strecke Ulm – Oberstdorf:

Durch die Einführung einer Regionalschnellbahn (RSB) ab Sommerfahrplan 1991 mit umgebauten und neugestalteten Wagen werden die durchschnittlichen Reisezeiten zwischen Ulm und Oberstdorf deutlich verbessert.

Die RSB-Züge verkehren im 2-Stunden-Abstand. Damit werden zusammen mit den IC-Zügen 7 Zugpaare zwischen Ulm und Oberstdorf sowie ein Zugpaar zwischen Ulm und Kempten angeboten. In den Zwischenstunden werden – mit denselben Ankunft- und Abfahrtszeiten in Ulm Hbf – Eilzüge von bzw. nach Kempten eingerichtet, die alle Unterwegsbahnhöfe bedienen.

Im Berufsverkehr werden – wie bisher – Nahverkehrszüge zwischen Ulm und Memmingen gefahren.

12. Unter Bezugnahme auf die diesbezügliche Resolution des Bezirkstages Schwaben vom 28. Juli 1989 erklärte die Bundesbahndirektion München in einem Schreiben vom 29. September 1989 an den Bezirkstag: „Für die sogenannte Mittelschwabenbahn (Günzburg–Krumbach–Mindelheim) finden zur Sicherstellung einer solchen Verkehrsbedienung auf der Schiene die Ihnen bekannten Gespräche und Verhandlungen mit der Deutschen Eisenbahngesellschaft mbH statt.“

Welches Konzept (einschließlich Takt- und Tarifsysteem) bildet die Grundlage der o. g. Gespräche, und wie ist der gegenwärtige Stand dieser Verhandlungen hinsichtlich der Mittelschwabenbahn (Günzburg–Krumbach–Mindelheim)?

Zur Zeit laufen Verhandlungen zwischen den Landkreisen Günzburg und Unterallgäu, der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH und der Deutschen Bundesbahn über die Zukunft der Strecke Günzburg – Krumbach – Mindelheim.

Im Vordergrund stehen dabei Überlegungen, die Strecke auf eine nichtbundeseigene Eisenbahn zu übertragen. Ein endgültiges Konzept kann erst am Ende dieser Verhandlungen stehen.

Beilage 1
zum Schreiben des BMV
vom 31. 05. 90
E 15/32. 30. 05/29 Vm 90 (2)

Auflassung von Halteplätzen im SPNV im nord- und mittelschwäbischen Raum seit 1. 1. 1985

Sommerfahrplan 1985:

Angebotsumstellung SPNV auf Busbedienung Strecke Nördlingen – Rühlingstetten (– Dombühl):	Unterrammingen Wiedergeltingen Wallerstein Marktoffingen Bühlingen Fremdingen Rühlingstetten
--	--

Winterfahrplan 1985/86:

Angebotsumstellung SPNV auf Busbedienung Strecke Nördlingen – Auhausen (– Gunzenhausen):	Dürrenzimmern Oettingen Auhausen
---	--

Sommerfahrplan 1986:

Angebotsumstellung SPNV auf Busbedienung Strecke Augsburg – Hirblingerstr. – Welden:	Neusäß Lohwald Hammel (b. Augsburg) Aystetten Horgau Adelsried Bonstetten Streitheim Welden
---	---

Januar 1987

Angebotsumstellung SPNV auf Busbedienung Teilstrecke Markt Wald – Türkheim (Bay) Bf:	Ettringen Türkheim (Bay) Markt
---	-----------------------------------

Sommerfahrplan 1988:

Biburg
Neuoffingen
Steinheim
Staudheim
Großelfingen
Gerlenhofen

Sommerfahrplan 1989:

Heimerlingen
Fellheim
Pleß (Iller)

Winterfahrplan 1989/90:

Paar

Beilage 2
zum Schreiben des BMV
vom 31.05.90
E 15/32. 30. 05/29 Vm 90 (2)

*Auflassung von Tarifpunkten im Wagenladungsverkehr
im nord- und mittelschwäbischen Raum seit 1. 1. 1985*

01. 07. 85:

Schmiechen

01. 08. 85:

Wiedergeltingen, Hammel (b. Augsburg), Adelsried

01. 09. 85:

Fremdingen

01. 06. 86:

Welden, Horgau

28. 02. 87:

Obergriesbach

26. 09. 87:

Auhausen, Oberottmarshausen, Unterfahlheim, Neuoffingen, Unterrammingen

01. 01. 88:

Möhren

29. 05. 88:

Langweid (Lech)

25. 09. 88:

Tapfheim

01. 08. 89:

Lohwald

24. 09. 89:

Fellheim, Schopfloch (Mittelfr.), Marktoffingen

02. 10. 89:

Mündling, Neuburg (Kammel), Gabelbach