

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Hensel und der Fraktion  
DIE GRÜNEN  
— Drucksache 11/7128 —**

**Demontage von Gleis- und Signalanlagen im Bahnhof Klein-Umstadt**

**Vorbemerkung**

Die Deutsche Bundesbahn entscheidet nach den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes über Fragen der Angebotsgestaltung und Betriebsführung in eigener Zuständigkeit und unternehmerischer Verantwortung. Die Antwort der Bundesregierung beruht insofern auf Angaben der Deutschen Bundesbahn.

Im Mai 1990 will die Deutsche Bundesbahn mit der Demontage der Gleis- und Signalanlagen im Bahnhof Klein-Umstadt beginnen. Lediglich das Durchfahrtsgleis wird übrig bleiben. Der Bahnübergang soll automatisiert, der Schalterbeamte abgezogen und das Gebäude verschlossen werden. Dadurch entfällt die Möglichkeit, Züge in Klein-Umstadt kreuzen zu lassen, wodurch sich Verspätungen vergrößern, da auf einer Strecke von 12 km keine Kreuzungsmöglichkeit mehr besteht.

1. Weshalb ist eine solche Maßnahme geplant, obwohl die Strecke im Rhein-Main-Einzugsgebiet liegt und der Bahnhof Klein-Umstadt als Kreuzungspunkt für Züge bei einer Aufstockung des Fahrplanangebots an Bedeutung gewinnen würde?

Nach dem gegenwärtigen Betriebsprogramm für die Strecke Hanau–Babenhausen–Wiebelsbach–Heubach hat die Deutsche Bundesbahn fahrplanmäßige Zugkreuzungen im Bahnhof Klein-Umstadt nicht vorgesehen.

Aufgrund des Verkehrsaufkommens beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn derzeit keine Vermehrung des Zugangebotes auf dieser Strecke und deshalb auch keine Änderung des Betriebspro-

grammes. Sie will daher zum Winterfahrplan 1990/91 den Bahnhof Klein-Umstadt in eine Haltestelle umwandeln. Der dortige Fahrdienstleiter wird auf anderen Betriebsstellen im Großraum Darmstadt eingesetzt.

Die Deutsche Bundesbahn wird zunächst weder Gleis- noch Signalanlagen abbauen. Damit bleibt die Möglichkeit bestehen, den Bahnhof zu einem späteren Zeitpunkt wieder als Kreuzungsbahnhof zu nutzen.

2. Inwieweit sind Überlegungen gediehen, im Zusammenhang mit der Schaffung der S-Bahn Frankfurt-Hanau die Strecke Hanau-Wiebelsbach/Heubach aufzuwerten und den Verkehr auf dieser Strecke aufzustocken?

Unter Mitwirkung der Deutschen Bundesbahn wird in Kürze von den Gebietskörperschaften dieser Region unter Federführung des Landkreises Darmstadt-Dieburg eine Planung in Auftrag gegeben, die Aufschluß über die künftige Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs in dieser Region geben soll. Nach Abschluß der Untersuchung im Herbst 1992 wird u. a. über das Angebot, das darauf aufbauende Betriebsprogramm und die erforderliche Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr entschieden.

3. Sind auf der gesamten Odenwaldbahn (KBS 555) weitere Abbaumaßnahmen vorgesehen, und in welchem Zeitraum sollen sie erfolgen?

Für die Odenwaldbahn liegt ein Rationalisierungskonzept vor, nach dem die für die Betriebsführung nicht mehr benötigten Anlagen in den nächsten Jahren zurückgebaut werden.

Hier von betroffen sind aber nur solche Anlagen, die auch bei einer Erhöhung des Zugangebotes entbehrlich sind.

4. In welchem Zeitraum erfolgen Abbau des zweiten Streckengleises im Bahnhof Klein-Umstadt, Umwandlung des Bahnübergangs zu Blinklichtautomatik und Abzug des Schalterbeamten?

Wie in der Antwort zu Frage 1 erläutert, wird der Rückbau des Kreuzungsgleises im Bahnhof Klein-Umstadt zunächst zurückgestellt; der anderweitige Einsatz des Fahrdienstleiters, der derzeit auch Fahrkarten verkauft, wird ab Oktober 1990 erfolgen. Der Fahrkartenverkauf soll künftig durch eine Agentur oder durch Fahrkartautomaten erfolgen. Die Entscheidung der Deutschen Bundesbahn hierzu steht noch aus.

Der Bahnübergang wird durch eine Blinklichtanlage mit Halbschranken modernisiert, sobald das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen ist.