

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Kleinert (Marburg) und der Fraktion
DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/7118 —**

Situation und Entwicklung des deutsch-deutschen Schienenverkehrs in Hessen

Die Situation des Schienenverkehrs entlang der deutsch-deutschen Grenze in Hessen hat sich in den letzten Jahren deutlich verschlechtert. Die Umstellung der Personenbeförderung von der Schiene auf die Straße, etwa bei den Strecken Volkmarshausen – Frankenberg, Götzenhof – Hildesheim und Eschwege – Kassel, hatte für den nord- und osthessischen Raum infrastrukturell negative Folgen. Hinzu kamen Angebotsverschlechterungen, z. B. durch wegfallende Zugpaare; dringend notwendige Modernisierungsmaßnahmen an Zugmaterial (Triebwagen aus den 50er Jahren) und Strecken blieben größtenteils aus.

Dies hat zur Folge, daß der Schienenverkehr auf die deutsch-deutsche Entwicklung nicht eingerichtet ist. Nahverkehrsstrecken der Bahn, die eine direkte regionale Verbindung zwischen kleineren und mittleren Orten Hessens und Thüringens darstellen könnten, können nicht oder nur mühsam wieder in Betrieb genommen werden.

Hinzu kommen überraschende neue Fakten, die die Bundesregierung setzt: In Eschwege etwa wird mit dem Abbau von Gleis- und Oberleitungsanlagen begonnen, für weitere Strecken, die der dringend benötigten Ost-West-Verbindung dienen könnten, wird das Streckenstilllegungsverfahren eingeleitet, wie etwa für den Gesamtbetrieb auf dem Streckenabschnitt Burg- und Niedergemünden.

Vorbemerkung

Die Verkehrsbeziehungen im hessisch-thüringischen Grenzraum sind durch die Teilung Deutschlands beeinträchtigt worden. Man darf jedoch nicht davon ausgehen, daß ohne die Teilung Deutschlands eine Anpassung der Eisenbahn-Infrastruktur unterblieben wäre. Es ist daher verfehlt, angesichts der Öffnung der Grenzen und der anzustrebenden Einheit Deutschlands die Wiederherstellung der Gegebenheiten der Vorkriegsjahre zu fordern.

Die rasante Entwicklung des Pkw-Bestandes und seiner Nutzung, die von den Bürgern auch als Bestandteil der freien Entfaltung

angesehen wird, hat zu einem steten Rückgang der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel geführt. Die in der Einleitung der Kleinen Anfrage zitierten Umstellungen in der Verkehrsbedienung sind einerseits Folge der Abkehr von öffentlichen Verkehrsmitteln, andererseits aber auch der Versuch, durch Anfahren der Ortskerne und häufigere Halte mit Bussen eine Verbesserung des Angebots gegenüber teilweise weitab von Ortschaften gelegenen Nebenbahnlinien zu erreichen.

Die Bundesregierung ist sich der nachteiligen ökologischen Folgen eines unbegrenzten Wachstums des Individualverkehrs bewußt, die sich am stärksten in den Ballungsräumen bemerkbar machen.

Zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens hält sie deshalb eine leistungsfähige Eisenbahn als sicheres, umweltfreundliches, energie- und flächensparendes Verkehrssystem für unverzichtbar. Eine moderne Bahn der Zukunft wird im Güter- wie auch im Personenverkehr ihre arteigenen 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.

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

Ein Schritt zu einer solchen koordinierten Verkehrsplanung ist die Einrichtung der gemeinsamen Kommission „Verkehrswege“ beider deutscher Staaten, deren Aufgabe die Erstellung eines zukunftsweisenden, marktgerechten Konzeptes für die Verkehrsverbindungen zwischen beiden deutschen Staaten ist und die in die kurzfristige Erstellung eines gesamtdeutschen Verkehrswegeplans münden.

Gerade auch zwischen Hessen und Thüringen wurden und werden Infrastrukturverbesserungen der Schienenverbindungen unter finanzieller Beteiligung des Bundes vorgenommen, so der innerhalb weniger Monate fertiggestellte Lückenschluß zwischen Eichenberg und Arenshausen als Teil der Verbindung zwischen Kassel und Halle (Saale).

Die Wiederherstellung der Verbindung Gerstungen – Eisenach über Herleshausen – Wartha sowie die Elektrifizierung Blankenheim/Bebra – Neudietendorf werden mit Nachdruck vorangetrieben.

Dagegen können die elektrische Oberleitung über Rangier- und Abstellgleisen in Eschwege-West oder die nordsüdgerichtete

Strecke Kirchhain – Burg- und Nieder-Gemünden keinen Beitrag zu einem zukunftsweisenden Ost-West-Verkehr leisten.

1. Mit welcher Steigerung des Verkehrsaufkommens im Schienenverkehr zwischen DDR und Bundesrepublik Deutschland rechnet die Bundesregierung?

Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der DDR-Regierung, daß mit mindestens 10 Mio. Reisenden pro Jahr in die Bundesrepublik Deutschland zu rechnen ist?

Sowohl die Deutsche Bundesbahn wie auch verschiedene Marktforschungsinstitute bemühen sich zur Zeit darum, hinreichend gesicherte Aussagen zu der zu erwartenden Wirtschaftsentwicklung und – daraus abgeleitet – über das Verkehrsaufkommen insgesamt und der einzelnen Verkehrsträger zu bekommen. Angeichts der vielfältigen Unsicherheiten ist derzeit nicht mit entsprechend gesicherten Ergebnissen zu rechnen, so daß konkrete Aussagen über die Verkehrsentwicklung zur Zeit noch nicht gemacht werden können.

In einer ersten vorläufigen Szenariountersuchung mit dem Zeithorizont 2010 im Auftrage des Bundesministers für Verkehr wird für den Eisenbahnverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland [einschl. Berlin (West)] und der DDR erwartet:

	1985	2010
Güterverkehr (Mio. t., Versand und Empfang) – im Jahr –	14	69
Personenverkehr (Mio. Fahrten, Urlaubs-, Geschäfts- und sonstiger privater Fernreiseverkehr) – im Jahr –	3	29

Diese Ergebnisse werden als erste grobe Orientierung angesehen, die gegenwärtig in gemeinsamen Arbeiten von Wissenschaftlern aus der Bundesrepublik Deutschland und der DDR im Auftrage der Kommission Verkehrswege vertieft und weiter abgesichert werden.

2. Welcher Anteil dieser Steigerung des Verkehrsaufkommens wird nach jetzigen Prognosen auf Hessen entfallen?

Wegen der grundsätzlichen Problematik wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Eine verlässliche Aussage über die Verkehrsentwicklung für einzelne Bundesländer ist nach dem gegenwärtigen Stand der Untersuchungen nicht möglich.

3. Wie hoch war das Reisendenaufkommen pro Tag und km Streckenlänge im Durchschnitt 1988 und in den ersten drei Monaten des Jahres 1990 auf folgenden Strecken:
- zweigleisige Hauptbahnen*
 Kassel Hbf – Warburg (Westfalen)
 Kassel Hbf – Hann.-Münden – Eichenberg
 Bebra – Guntershausen
 Bebra – Gerstungen
 Frankfurt – Fulda – Bebra – Eichenberg
 Kassel Hbf – Gießen – Frankfurt
 - Nebenbahnen*
 Kassel Hbf – Oberzellmar – Volkmarshausen
 Volkmarshausen – Frankenberg (Eder)
 Frankenberg – Sarnau – Cölbe
 Wabern – Korbach – Brilon
 Cölbe – Wallau
 (Fulda) – Bronnzell – Gersfeld
 Jossa – Wildflecken
 - eingleisige Hauptbahn*
 Gießen – Alsfeld – Fulda

Die Reisendenkilometer je km Betriebslänge (Rkm/kmBL) an Werktagen außer Samstagen aus dem Jahr 1988 sind hinter der jeweiligen Strecke aufgeführt. Da die Deutsche Bundesbahn regelmäßige Reisendenzählungen in den Monaten Juni und November eines jeden Jahres durchführt, liegen Reisendenzahlen für das Jahr 1990 noch nicht vor.

Im Jahr 1988 betrug das Reisendenaufkommen auf den

a) zweigleisigen Hauptbahnen

– Kassel Hbf – Warburg (Westf.)	4 296 Rkm/kmBL
– Kassel Hbf – Hann. Münden – Eichenberg	3 710 Rkm/kmBL
– Bebra – Guntershausen	4 578 Rkm/kmBL
– Bebra – Gerstungen	5 086 Rkm/kmBL
– Frankfurt – Fulda – Bebra – Eichenberg	26 788 Rkm/kmBL
– Kassel Hbf – Gießen – Frankfurt	11 541 Rkm/kmBL

b) Nebenbahnen

– Kassel Hbf (– Oberzellmar) – Warburg	4 296 Rkm/kmBL
– Oberzellmar – Volkmarshausen	818 Rkm/kmBL
– Volkmarshausen – Frankenberg (Eder)	
SPNV wurde 1987 auf Busbedienung umgestellt	
– Frankenberg – Sarnau – Cölbe	699 Rkm/kmBL
– Wabern – Korbach – Brilon	417 Rkm/kmBL
– Cölbe – Wallau	486 Rkm/kmBL
– (Fulda) – Bronnzell – Gersfeld	492 Rkm/kmBL
– Jossa – Wildflecken	
SPNV wurde 1988 auf Busbedienung umgestellt	

4. Für welche hessischen Eisenbahnstrecken ist derzeit ein Stilllegungsverfahren nach § 44 BBahnG eingeleitet worden?

Die Deutsche Bundesbahn hat für folgende Strecken das gesetzliche Verfahren eingeleitet:

a) Umstellung des Personenverkehrs auf Busbedienung

- Bronnzell – Gersfeld
(eingeleitet am 23. März 1989)
- Beienheim – Hungen
(eingeleitet am 7. April 1989)
- Herdorf – Haiger
(eingeleitet am 17. Mai 1989)

b) Einstellung des Güterzugbetriebes (Gesamtbetriebes)

- Anschlußstelle Didierwerke – Londorf
(eingeleitet am 25. April 1988)
- Anschlußstelle Sulo – Gersfeld
(eingeleitet am 23. März 1989)
- Anschlußstelle Stabernack – Oberwald
(eingeleitet am 6. April 1989)
- Niedereisenhausen – Breidenbach
(eingeleitet am 10. Oktober 1989)
- Walburg – Eschwege-West
(eingeleitet am 3. Mai 1989)
- Burg- u. Nieder-Gemünden – Anschlußstelle Mitteldeutsche Hartsteinindustrie
(eingeleitet am 26. Dezember 1989)

5. Bei welchen Bundesbahnstrecken, bei denen bereits die Personenbeförderung bzw. der Gesamtbetrieb eingestellt wurde, wurden in den letzten zehn Jahren bzw. werden derzeit Gleis- und Oberleitungsanlagen abgebaut?

Bei folgenden Strecken in Hessen, deren Schienenpersonennahverkehr auf Busbedienung umgestellt bzw. deren Güterzugbetrieb (Gesamtbetrieb) eingestellt wurde, wurden bzw. werden nach Mitteilung der Deutschen Bundesbahn Teile von Strecken bzw. die Gesamtstrecke abgebaut:

- Haiger – Breitscheid
- Schönbach – Herborn – Driedorf
- Wetzlar – Lollar
- Eschwege-West – Wanfried
- Malsfeld – Treysa
- Abzweig Hörre – Frankenberg
- Lollar – Londorf
- Offenbach-Bieber – Dietzenbach
- Bad Hersfeld – Treysa
- Grävenwiesbach – Albshausen
- Kassel – Eschwege-West – Eschwege
- Dillenburg – Wallau
- Jossa – Wildflecken
- Mörlenbach – Wahlen
- Roßdorf – Groß Zimmern
- Kirchhain – Gemünden (Wohra) – Gilserberg
- Warburg – Volkmarshausen

- Stockheim – Gedern – Ober Seemen
- Anschl. Pfiffewiesen – Spangenberg
- Hümme – Trendelburg

Oberleitungsanlagen wurden nicht abgebaut, da die Strecken nicht elektrifiziert waren.

6. Beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn (ggf. gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn) die Inbetriebnahme bereits bestehender Strecken bzw. die Wiederaufnahme des Betriebs auf bestimmten Strecken?

Wenn ja, um welche Strecken handelt es sich, und wann kann jeweils mit der Wiederaufnahme des Schienengüterverkehrs gerechnet werden?

Die durch die ehemalige Zonngrenze unterbrochenen Eisenbahnstrecken sind zwischen dem letzten Tarifpunkt der Deutschen Bundesbahn für den Personen- und/oder Güterverkehr und der Grenze nicht betriebsbereit. Sie können durch Investitionen für den Gleisbau, für Brückenbauwerke, in eisenbahnbetriebliche Sicherungseinrichtungen u. a. wieder befahrbar gemacht werden. Dies wird jedoch nur in wenigen Fällen mit geringen Investitionen möglich sein.

Die Strecke Arenshausen – Eichenberg wurde am 26. Mai 1990 mit Investitionen von 25 Mio. DM aus dem Nachtragshaushalt des Bundes wieder in Betrieb genommen. Über den Grenzübergang verkehren ab Jahresfahrplan 1990/91 zunächst fünf Reisezugpaare zwischen Frankfurt a.M., Kassel, Düsseldorf und Nordhausen, Leipzig, Cottbus.

Für die Wiederherstellung der Strecke Gerstungen – Eisenach über Herleshausen werden Planungsarbeiten durchgeführt.

Die Deutsche Bundesbahn ermittelt gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn und mit Unterstützung externer Institute die zukünftige Nachfrage im Ost-West-Verkehr. Die Verkehrsströme werden unter Berücksichtigung nachfragegerechter Reise- und Transportzeiten im wesentlichen über die bereits bestehenden DB/DR-Strecken verlaufen. Hinsichtlich der Strecken zwischen Hessen und Thüringen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

7. Wie will die Bundesregierung die Leistungsfähigkeit der Übergänge und der Strecken steigern?

Ist z. B. die Kapazitätserweiterung eingleisiger Strecken durch den Bau eines zweiten Gleises oder Elektrifizierung von Strecken geplant?

Wenn ja, um welche Strecken handelt es sich?

Die prognostizierte Nachfrage im Reise- und Güterverkehr erfordert voraussichtlich umfangreiche Ausbaumaßnahmen, die z. Z. geplant und wirtschaftlich bewertet werden.

Für das Netz der Deutschen Bundesbahn in Hessen bzw. der DR in Thüringen ist zwischen den Bahnverwaltungen und den beteiligten Verkehrsministerien vereinbart worden:

- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Arenshausen – Eichenberg – Leinefelde,
- Elektrifizierung und durchgehend zweigleisiger Ausbau der Strecke Bebra – Gerstungen – Wartha – Eisenach – Neudietendorf mit Bau einer zweiten Tunnelröhre für den Tunnel bei Hönebach sowie dem Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke Blankenheim – Faßdorf zur Entmischung der Verkehrsströme Westen/Süden – DDR.

Die Kommission „Verkehrswege“ hat sich in ihrer Sitzung am 5. und 6. Juli 1990 in Dresden diese Ergebnisse zu eigen gemacht.

Darüber hinaus werden im Zusammenhang mit einem deutschen Verkehrswegeplan Maßnahmen in den Korridoren

- Ruhrgebiet – südliche DDR und
- Rhein/Main – südliche DDR – Berlin

geprüft.

8. Auf welche Art und Weise wird bei Überlegungen über die Betriebseinstellung auf Schienenstrecken der geänderten Situation im Verkehr mit der DDR Rechnung getragen?

Die Planungen von Rationalisierungsmaßnahmen werden laufend überarbeitet und den aktuellen Bedarfsentwicklungen angepaßt. Die inzwischen eingetretenen politischen Veränderungen werden hierbei eingehend berücksichtigt.

Wissenschaftler der DDR wie auch der Bundesrepublik Deutschland werden im Rahmen eines Arbeitsprogrammes für eine Verkehrsuntersuchung für Deutschland eine umfassende Verkehrsprognose erstellen. Dies wurde in der Kommission „Verkehrswege“ mit der DDR inzwischen offiziell vereinbart. Die Bundesregierung, die sich die Entscheidung im gesetzlichen Verfahren für Strecken im Zonenrandgebiet selbst vorbehalten hat, wird zusätzlich zu den Ergebnissen des Interministeriellen Arbeitskreises auch die Stellungnahme der Kommission „Verkehrswege“ einbeziehen.

9. Ist beabsichtigt, im Kreis Marburg eine zusätzliche Verteilerfunktion von den Bahnhöfen Fulda und Bebra etwa durch Öffnung der Nebenstrecke Kirchhain – Burg- und Niedergemünden für den Personenverkehr zu erschließen?

Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt nicht, diese Strecke, deren Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bereits im Jahr 1980 wegen mangelnder Verkehrs nachfrage auf Busbedienung umgestellt wurde, für den S P N V zu reaktivieren.

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

10. Bestehen Überlegungen, die stillgelegte Strecke (Fulda) – Götzenhof – Hilders über Tann und Geisa wieder in Betrieb zu nehmen?
Wenn nein, warum nicht?

Zur Zeit bestehen keine Überlegungen, diese Strecke wieder in Betrieb zu nehmen.

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Die ehemaligen Bahnhöfe Tann (DB) und Geisa (DR) gehörten im übrigen zu der abgebauten nordsüdgerichteten Strecke Wenigenstaft-Mansbach (DR) – Hilders (Rhön) (DB).

11. Was tut die Bundesregierung, um den umweltfreundlichen Verkehr auf der Schiene zwischen Hessen und Thüringen allgemein zu fördern?

Welche finanziellen Mittel stellt die Bundesregierung hierfür jeweils in den Jahren 1990 und 1991 zur Verfügung?

Welche Mittel stellt die Bundesregierung für den Straßenbau im gleichen Zeitraum für das gleiche Gebiet zur Verfügung?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

In den Nachtragshaushalt 1990 wurden nachfolgende Mittel eingesetzt:

a) Schiene:

Bebra – Neudietendorf	
D-Gebiet	DDR-Gebiet
1990: 1,0 Mio. DM	1990: 2,5 Mio. DM

Eichenberg – Arenshausen (am 26. Mai 1990 wieder in Betrieb gegangen)

D-Gebiet	DDR-Gebiet
1990: 10,0 Mio. DM	1990: 15,0 Mio. DM

b) Straße:

D-Gebiet	DDR-Gebiet
1990: 8,0 Mio. DM	1990: 27,3 Mio. DM

Der Haushalt für 1991 liegt noch nicht vor, im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.