

Kleine Anfrage

**des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Schienenverkehrsplan der Deutschen Bundesbahn

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Gründen die Deutsche Bundesbahn plant, den ca. 50 km langen und z. Z. noch zweigleisigen Streckenabschnitt Lauenförde-Northeim im Verlauf der kürzesten Eisenbahnverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem Industriegebiet Halle/Leipzig (Strecke 245) eingleisig zurückzubauen?
2. Ist der Bundesregierung bekannt, ob seitens der Bundesbahn Stellungnahmen der Landesregierungen Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Hessen zu diesem Vorhaben eingeholt worden sind? Wenn ja, wird der Rückbau befürwortet oder abgelehnt?
3. Ist der Bundesregierung bekannt, ob diese Stellungnahmen aus der Zeit vor der Öffnung der innerdeutschen Grenze stammen?
4. Ist der Bundesregierung bekannt, ob angesichts der völlig neuen (verkehrs-)politischen Situation nach der Grenzöffnung erneut Stellungnahmen eingeholt wurden?
5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß insbesondere in der Relation Rhein/Ruhr-Halle/Leipzig mit einem erhöhten Schienenverkehrsaufkommen zu rechnen ist, da es keine leistungsfähige und direkte Straßenverbindung gibt?
6. Ist es zutreffend, daß auf der Strecke 245 jahrzehntelang – noch bis 1988 – schwere Güterzüge in der genannten Relation verkehrten und diese Strecke somit für den Durchgangsgüterverkehr geeignet ist?
7. Plant die Bundesregierung für einen späteren Zeitpunkt den durchgehenden zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke 245, wie in Pressemeldungen des Bundesverkehrsministeriums in der Zeitschrift „Schiene“, Heft 2/90, S. 44/45, angekündigt wurde?

8. Wenn ja, warum hat die Deutsche Bundesbahn dann nichts unternommen, um diese Strecke weiterhin zweigleisig zu betreiben?
9. Ist bei künftigen zusätzlichen Güterzugläufen zwischen dem Ruhrgebiet und dem südlichen Teil der ehemaligen DDR nicht die Strecke 245 zu bevorzugen, weil
 - bei einer Fortsetzung des zweigleisigen Betriebs wegen der noch vorhandenen Kapazitätsreserven eine freizügige, d. h. den Erfordernissen des Marktes und den Wünschen der Kunden entsprechende Fahrplangestaltung möglich ist,
 - der heute schon stark frequentierte Eisenbahnknoten Kassel, dessen Belastung durch den ICE-Verkehr ab Juni 1991 noch zunehmen wird, weiträumig umfahren werden kann,
 - ein zeitraubender Fahrtrichtungswechsel entfällt, der bei einem Zuglauf über die neue Strecke Eichenberg–Arenshausen wegen eines fehlenden Verbindungsgleises in Kassel erforderlich wäre?
10. Sind die langen Aufenthaltszeiten der Personenzüge, insbesondere im Bahnhof Bodenfelde, von bis zu 20 Minuten nach Ansicht der Bundesregierung eine Folge der Auslegung des Fahrplans für die beabsichtigte eingleisige Betriebsführung, und ist daraus zu folgern, daß die Streckenkapazität bei eingleisigem Betrieb bereits durch die derzeitige Zugzahl ausgeschöpft ist und zusätzliche Züge nur mit großen fahrplantechnischen Schwierigkeiten eingelegt werden können?
11. Ist zu befürchten, daß wegen der durch die langen Aufenthaltszeiten drastisch absinkenden Reisegeschwindigkeit Bahnkunden auf das Auto umsteigen, wodurch sich das Wirtschaftsergebnis dieser Strecke verschlechtern würde?
12. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß seit der Auslegung des Fahrplans für eingleisigen Betrieb am 29. Mai 1988 bereits besonders starke Fahrgastrückgänge zu verzeichnen sind?
13. Warum wurde der Personenzugfahrplan bereits am 29. Mai 1988 für eingleisige Betriebsführung ausgelegt, obwohl die Strecke noch heute zweigleisig befahren wird?
14. Welche Kosteneinsparungen sind für die Deutsche Bundesbahn nach einem eingleisigen Rückbau zu erwarten?
15. Wie hoch beziffert die Deutsche Bundesbahn demgegenüber die Mehrkosten bzw. Einnahmeausfälle durch
 - zusätzliches Stellwerkpersonal, um die Zugbegegnungen in den Bahnhöfen Uslar und Hardeggen abzuwickeln,
 - unproduktive Stillstandzeiten von Personal und Fahrzeugen bei den Zugbegegnungen (z. Z. mehr als zwei Stunden täglich),
 - sinkende Fahrgeldeinnahmen wegen zurückgehender Fahrgastzahlen als Folge der sinkenden Reisegeschwindigkeit?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chance, durch einen qualitativ und quantitativ leistungsfähigen, d. h. aus den

Strecken über Kassel und über Northeim bestehenden Schienenkorridor Rhein/Ruhr–Sachsen/Thüringen die ökologisch bedenkliche Fortführung der Autobahn 4 von Olpe durch den Naturpark Rothaargebirge nach Bad Hersfeld, den sechsspürigen Ausbau der A 44 von Dortmund nach Kassel oder den Autobahnneubau von Göttingen nach Halle überflüssig zu machen?

17. Kann die Bundesregierung den Inhalt einer Notiz in der Zeitschrift „Eisenbahnkurier“ (Heft 5/91, S. 10) bestätigen, der zufolge wegen eines punktuellen Mangels im Untergrund des Abschnitts Herzberg (Harz)–Walkenried die zulässigen Achslasten vor kurzem herabgesetzt wurden?

Wenn ja, welche Auswirkungen hat dies auf den Güterzugverkehr zwischen dem Rangierbahnhof Herzberg (Harz) und Halle/Leipzig, und wie sollen diese Probleme behoben werden?

Bonn, den 14. Juni 1991

Dr. Klaus-Dieter Feige
Werner Schulz (Berlin) und Gruppe

