

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksache 12/5378 —

Bahnlinie Gronau–Dortmund

Informationen der Bürgerinitiative „Rettet die Bahnlinie Gronau–Dortmund“ zufolge stellt das Bundesministerium für Verteidigung zu Beginn dieses Jahres dem Bundesministerium für Verkehr einen Betrag in Höhe von 10 Mio. DM zur Verfügung zum Erhalt der Bundesbahnstrecke Gronau–Dortmund.

1. Treffen oben aufgeführte Informationen zu?

Nein. Der Deutschen Bundesbahn (DB) werden Mittel zur Gleiserneuerung im Streckenabschnitt Coesfeld–Gronau aus dem Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr zur Verfügung gestellt, ohne daß es hierzu Umschichtungen aus anderen Einzelplänen bedarf.

2. Welche Kriterien haben das Bundesministerium der Verteidigung veranlaßt, einen Betrag in dieser Höhe zur Verfügung zu stellen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

3. Hat die Deutsche Bundesbahn den Betrag bereits erhalten?

Die Mittel aus dem entsprechenden Titel des Bundeshaushalts werden der Deutschen Bundesbahn nicht im zeitlichen Bezug zu

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 21. Juli 1993 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

den einzelnen Maßnahmen, sondern in monatlichen Raten zugewiesen.

4. Für welchen Zeitpunkt ist die Renovierung der Strecke vorgesehen?

Nach Mitteilung der DB werden die Arbeiten im Zeitraum vom 14. bis 31. Juli 1993 durchgeführt.

5. Welche Konsequenzen hat die Umwandlung der Strecke in einen Nebenbahnstandard für den Erhalt der Bahn?

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 definiert für Haupt- und Nebenbahnen unterschiedliche technische Mindestanforderungen und zulässige Grenzwerte für die Betriebsführung. Hierdurch ist es möglich, den Betrieb auf Nebenbahnen kostengünstig zu gestalten, da z. B. bei niedriger zulässiger Geschwindigkeit auf bestimmte Einrichtungen verzichtet oder diese einfacher ausgestaltet werden können. Bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Umwandlung einer Strecke von einer Haupt- in eine Nebenbahn ist andererseits zu berücksichtigen, ob durch die Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf Nebenbahnen gemäß § 40 EBO eine Verringerung der Attraktivität eintritt.

Nach Mitteilung der Deutschen Bundesbahn beabsichtigt der Vorstand der DB derzeit nicht, eine Umwandlung der Strecke von einer Haupt- in eine Nebenbahn vorzunehmen.

6. Sind an die „Spende“ des Bundesministeriums der Verteidigung Bedingungen geknüpft, wie z. B. Munitionstransporte auf der Strecke durchzuführen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

7. Wurden Gutachten über die Attraktivitätssteigerung der Strecke eingeholt, und wenn ja, welches sind die Ergebnisse?

Wenn nein, warum nicht?

Die regionalen Gebietskörperschaften haben zusammen mit der DB ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse seit Juni 1991 vorliegen. Die Gutachter empfehlen, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) weiterzuführen und die Attraktivität durch investive Maßnahmen zu erhöhen.

Nach Mitteilung der DB wird jedoch auch für die von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmenvarianten eine wirtschaftliche Durchführung des SPNV nicht erreicht. Die DB geht daher davon aus, daß zum Erhalt des SPNV ein finanzielles Engagement der Region erforderlich ist.