

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 12/7477 —**

Wirtschaftlichkeit der geplanten Eisenbahn-Neubaustrecke Erfurt–Halle/Leipzig

1. Trifft es zu, daß die Deutsche Bahn AG auf den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Erfurt–Sangerhausen verzichtet?

Die Abschnitte Erfurt–Sömmerda und Oberröblingen–Sangerhausen sind zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert worden. Gegenwärtig in Bau ist das zweite Gleis zwischen Reinsdorf und Oberröblingen. Die Elektrifizierung wird fortgeführt. Zum ursprünglich beabsichtigten zweigleisigen Ausbau des Abschnittes Sömmerda–Reinsdorf ist eine Entscheidung der Deutsche Bahn AG nicht bekannt. Ein Antrag auf Abschluß einer Finanzierungsvereinbarung für dieses Vorhaben liegt bisher nicht vor.

2. Trifft es zu, daß der Bundesrechnungshof die Modernisierung der genannten Bahnstrecke mit der Begründung ablehnt, daß sie durch die geplante Neubaustrecke Erfurt–Halle/Leipzig überflüssig gemacht wird?

Äußerungen des Bundesrechnungshofes zur Eisenbahnstrecke Erfurt–Sangerhausen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

3. Welche Pläne gibt es seitens der Deutsche Bahn AG für den Ausbau der Strecke Erfurt–Sangerhausen–Güsten–Magdeburg innerhalb der nächsten sechs Jahre?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 26. Mai 1994 übermittelt.

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

Die Strecke Erfurt–Sangerhausen–Güsten–Magdeburg ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege nicht enthalten. Zum Ausbau des Abschnittes Erfurt–Sangerhausen wird auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen. Der Abschnitt Blankenheim–Güsten sollte nach den früheren Planungen der Deutschen Reichsbahn als Teil der Gesamtstrecke Erfurt–Sangerhausen–Güsten–Güterglück–Wiesenber–Berlin elektrifiziert werden. Inwieweit die Deutsche Bahn AG diese Planungen realisieren wird, ist der Bundesregierung nicht bekannt. Auf den ursprünglich geplanten zweigleisigen Ausbau zwischen Blankenheim und Sandersleben hat die Deutsche Reichsbahn schon 1993 verzichtet.

Für den Abschnitt Güsten–Magdeburg sind Planungen der Deutsche Bahn AG nicht bekannt.

4. Wie viele Züge verkehren pro Tag auf der 1991 in Betrieb genommenen Bahnstrecke Stuttgart–Mannheim, wie viele davon dienen dem Personen-, wie viele dem Güterverkehr (Fahrplan 1993/94 und 1994/95)?
5. Wie viele Züge verkehren pro Tag auf der 1991 in Betrieb genommenen Bahnstrecke Hannover–Würzburg (Fahrplan 1993/94 und 1994/95)?

Mit der Gründung der Deutsche Bahn AG sind auch Änderungen im Rechtsverhältnis zwischen Bundesregierung und Bahn verbunden. Der Bund finanziert gemäß des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Das Schienenwegenetz wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut. Fragen im Zusammenhang hiermit liegen damit auch weiterhin im Zuständigkeitsbereich der Bundesregierung. Für andere Fragen, insbesondere zu betrieblichen Einzelheiten, ist die Deutsche Bahn AG in eigener Verantwortung zuständig und damit auch für die Beantwortung entsprechender Anfragen.

6. Welche Kapazität wurde für die beiden genannten Strecken im Rahmen der Planfeststellungsverfahren veranschlagt?

Die Kapazität der Strecken ist in den Planfeststellungsunterlagen für jeden Planfeststellungsabschnitt individuell ausgewiesen. Die Nennung einheitlicher Kapazitätswerte für die genannten Strecken ist daher nicht möglich.