

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Halo Saibold
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Zukunft der „Außerfernbahn“ Kempten–Reutte–Garmisch-Partenkirchen

Die „Außerfernbahn“ verbindet die Wirtschafts- und Fremdenverkehrsregion Allgäu (Kempten) über das österreichische „Außerfern“ (Reutte, Ehrwald/Zugspitzgebiet) mit dem oberbayerischen Tourismuszentrum Garmisch-Partenkirchen. Obwohl es sich um eine „Nebenstrecke“ handelt, verfügt diese Bahnlinie über erhebliche Bedeutung für die Erreichbarkeit wichtiger Urlaubs- und Ausflugsziele; sie ist damit prädestiniert für einen umweltverträglichen Tourismus.

Darüber hinaus gibt es seit einigen Jahren von verschiedener Seite Überlegungen, die Außerfernbahn von Ehrwald aus mittels eines Scheiteltunnels unter dem Fernpaß nach Süden zu verlängern und mit der österreichischen Hauptstrecke Innsbruck–Landeck–Bregenz zu verknüpfen. Ferner besteht die Möglichkeit, beim bevorstehenden Bau des Grenztunnels der deutschen Autobahn A 7 zur österreichischen B 314 in einer zweiten Tunnelröhre ein Gleis zu verlegen, um die Außerfernbahn mit der von (Augsburg/München–)Buchloe kommenden und bisher in Füssen endenden Bahnlinie zu verbinden. Zusammen mit einem behutsamen Ausbau der Außerfernbahn (u. a. Beseitigung bzw. Sicherung von Bahnübergängen, Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von derzeit 60 auf 80 bis 100 km/h) würde das gesamte Schienennetz im Bereich Allgäu/Bayerisch Schwaben aufgewertet und optimal miteinander vernetzt. Im Schienenbereich würde eine ähnliche Angebotsqualität wie bei der Straße erreicht.

Eine solche Verbesserung des Schienennetzes erscheint insbesondere im Hinblick auf den kürzlich erfolgten Beitritt Österreichs zur Europäischen Union als besonders förderungswürdig und würde verdeutlichen, daß sich der Ausbau des europäischen Schienenverkehrs nicht nur auf den ökologisch fragwürdigen Hochgeschwindigkeitsbereich beschränkt, sondern auch im Nah- und Regionalverkehr stattfindet sowie der überfälligen Realisierung von Eisenbahnnetzen dient.

Im Gegensatz zu solchen vorwärts orientierten Überlegungen stehen allerdings Pläne der Deutschen Bahn AG, eines der zwei

Begegnungsgleise der Außerfernbahn Kempten–Garmisch im Bahnhof Pfronten-Steinach durch zwei Prellböcke zu unterbrechen, um so den Fahrdienstleister wegrationalisieren und den Bahnhof Pfronten-Steinach schließen zu können. Damit würde die Entwicklung fortgesetzt, die Außerfernbahn in zwei „unabhängige“ Stichbahnen zu verwandeln. Zwar ist schon heute bei fahrplanmäßigen Zügen ein Umsteigen am Grenzbahnhof erforderlich, während in früheren Jahren die Reisenden in Reutte/Tirol umsteigen mußten, weil dort der dieselbetriebene Zug von Kempten endete und ein elektrischer Betrieb nach Garmisch erfolgte. Seit einem Jahr aber wird die gesamte Strecke mit Dieseltriebwagen bedient, so daß sich jetzt der Einsatz von durchgehenden Zügen geradezu anbietet.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie haben sich die Reisendenzahlen auf den einzelnen Abschnitten der Außerfernbahn in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
2. Welche Erkenntnisse liegen insbesondere aufgrund der Einbeziehung der Strecke in den „Allgäu-Schwaben-“ bzw. in den „Werdenfels-Takt“ vor?

Ist es sinnvoll, schon jetzt eine Strecke aus den neu geschaffenen Taktfahrplänen herauszubrechen, ohne die Entwicklung der Reisendenzahlen über einen längeren Zeitraum zu verfolgen?

3. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorgang, daß der touristisch sehr interessant im Zugspitzgebiet zwischen Ehrwald und Garmisch liegende Haltepunkt „Griesen (Oberbay)“ mit Personal besetzt ist, von Zügen bedient wird, aber in keinem Fahrplanheft (Kursbuch) aufgeführt wird und noch nicht einmal Fahrkarten nach Griesen gekauft werden können?
4. Wie bewertet die Bundesregierung die Strecke, die durch landschaftlich außerordentlich reizvolle Gebiete führt, im Hinblick auf einen umweltverträglicheren Tourismus?
5. Welche Möglichkeiten gibt es, den Betrieb der Außerfernbahn technisch zu modernisieren?

Wie würden sich insbesondere die Fahrzeiten verändern?

Welche Kosten entstehen bei einer Streckenmodernisierung, und welche Kosten des Bahnbetriebs können dadurch jährlich eingespart werden?

6. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, daß die Deutsche Bahn AG und/oder die Österreichischen Bundesbahnen eine Unterbrechung der Strecke oder gar – wenn ja, wann? – die Streckenstilllegung planen?

Wie bewertet die Bundesregierung diese Maßnahmen im Hinblick auf die erwünschte Verlagerung touristischer Verkehre von der Straße auf die Schiene?

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Unterbrechung der Strecke mit Unterbindung der Begegnungsmöglichkeit zweier Züge im Bahnhof Pfronten-Steinach im Hinblick auf eine mögliche Angebotsverbesserung, sobald die Strecke modernisiert, mit moderneren Zügen befahren und offensiv als Bahnverbindung in eine landschaftlich großartige Alpenregion vermarktet würde?
8. Wie bewertet die Bundesregierung das Bemühen der DB AG, Personal – den Fahrdienstleiter – ausgerechnet durch eine Streckenunterbrechung einzusparen, obwohl dieses Ziel auch mit der Einrichtung eines automatischen Zugleitbetriebes erreicht werden könnte?
9. Wäre die Strecke aus der Sicht der Bundesregierung geeignet, im Rahmen europäischer Zusammenarbeit besondere Förderung als touristisches „Pilotprojekt“ zu erfahren, und sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, daß beispielsweise ein Aufgabenträger vor Ort (z. B. Landkreise) dafür spezielle Fördermittel – wenn ja, von wem? – erhalten kann?
In welcher Höhe wären gegebenenfalls Fördermittel zu erwarten?
10. Könnten Fördermittel für einen zeitgemäßen Ausbau der Außerfernbahn auch im Hinblick auf die Tatsache in Anspruch genommen werden, daß das Allgäu (Landkreise Ober- und Ostallgäu) als strukturschwache Region gilt, und in welcher Höhe bzw. woher könnten Fördermittel erwartet werden?
11. Sind der Bundesregierung die Überlegungen bekannt, die Außerfernbahn mit der österreichischen Hauptstrecke Innsbruck–Landeck–Bregenz zu verbinden und damit verkehrstechnisch erheblich aufzuwerten?
Bewertet die Bundesregierung ein derartiges Projekt als sinnvoll, weil es das gesamte Eisenbahnnetz in Schwaben und im Allgäu deutlich verbessern würde?
12. Ist der Bundesregierung bekannt, daß sowohl die Außerfernbahn als auch die Bahnlinie von Buchloe nach Füssen erheblich aufgewertet werden könnten, wenn die beiden Strecken durch einen „Lückenschluß“ miteinander verknüpft und der dafür erforderliche Tunnel gemeinsam mit dem ohnehin bereits kurz vor dem Baubeginn stehenden Straßentunnel (von der deutschen A 7 zur österreichischen B 314) gebaut würde?
13. Sind der Bundesregierung Beispiele anderer „Lückenschlüsse“ oder Streckenmodernisierungen im Schienennetz bekannt, wodurch grenzüberschreitend insbesondere der Nah- und Regionalverkehr bzw. touristische Verkehre gefördert werden sollen, z. B. zwischen Deutschland und Frankreich?

Bonn, den 1. Juni 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Halo Saibold

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

