



HESSISCHER LANDTAG

25. 01. 95

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr, Technologie und Europaangelegenheiten

auf die Kleine Anfrage des Abg. Wagner (Angelburg) (SPD)

betreffend Ausbau der Bundesbahn-Strecke Hagen-Siegen-Gießen
(Ruhr-Sieg-Strecke)

Drucksache 13/6980

Vorbemerkung des Fragestellers:

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dürr, hat im Jahre 1991 den Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke als notwendig angesehen. Im verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan wurde die Strecke in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Aufgrund eines Schriftverkehrs zwischen der Deutschen Bahn AG und dem CDU-Bundestagsabgeordneten Paul Bräuer (Siegen) ergeben sich noch weitere Fragen.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Landesentwicklung, Wohnen, Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz wie folgt:

Frage 1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über die Notwendigkeit des Ausbaus der oben genannten Strecke?

Die Ruhr-Sieg-Strecke Hagen-Siegen-Gießen ist im Bundesverkehrswegeplan 1992 im "vordringlichen Bedarf" enthalten und Teil des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993). Für den "vordringlichen Bedarf" ist ein Realisierungszeitraum bis 2012 vorgesehen.

Die DB AG bejaht die Notwendigkeit eines Ausbaus dieser Strecke, sieht aber aufgrund der aktuellen Marktentwicklung, der Finanzierungsmöglichkeiten sowie der verkehrs- und unternehmenspolitischen Randbedingungen die Maßnahmen auf der Ruhr-Sieg-Strecke nicht in vorderster Priorität.

Frage 2. Welche Institutionen und Verbände bzw. Interessierte haben sich für bzw. gegen den Ausbau der Strecke ausgesprochen?

Der Ausbau der Strecke wird nach den vorliegenden Erkenntnissen von den an der Strecke liegenden Gebietskörperschaften (Städte und Gemeinden, Kreise) und Interessenvertretungen (Wirtschaftsverbände, Industrie- und Handelskammern) unterstützt. Viele dieser Gremien haben sich zur "Initiative Ruhr-Sieg-Strecke" zusammengeschlossen.

Im Feststellungsentwurf des Regionalen Raumordnungsplanes Mittelhessen ist der Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Wetzlar und Hagen als Ziel der Regionalplanung im Bereich des Schienenwegenetzes ausgemittelt. Hierzu sind im Planentwurf die folgenden anzustrebenden Zielsetzungen genannt: Geschwindigkeitserhöhung, Linienverbesserung in engen Bögen, Profilverkehrsmachung der Tunnel, Bau einer Verbindungsspanne Hagen-Hohenlimburg (außerhalb der Region Mittelhessen) sowie die Einrichtung von Überholgleisen.

Es ist davon auszugehen, daß diese Zielaussagen mit der Feststellung des Regionalen Raumordnungsplanes Mittelhessen durch die Landesregierung bestätigt werden.

Bestrebungen, die sich gegen einen Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke richten, sind der Landesregierung nicht bekannt. Da die Bauarbeiten bis auf einen neuen Tunnelabschnitt im Kreis Olpe (NRW) sich auf die vorhandene Trasse beschränken, sind keine größeren Widerstände zu erwarten.

Frage 3. Wie bewertet die Landesregierung das mengen- und ertragsmäßige Güteraufkommen auf dieser Strecke?

Bedingt durch die unbefriedigende Mengenentwicklung im Schienengüterverkehr ist auch die Anzahl der Güterzüge auf der Ruhr-Sieg-Strecke zurückgegangen. Die Strecke ist daher in der Lage, einen begrenzten Anstieg der Güterverkehrsmenge auch ohne die im Bundesverkehrswegeplan 1992 enthaltenen Maßnahmen aufzunehmen. Die beabsichtigte Ausweitung der Kapazität wird erst bei einem stärkeren Anstieg der Güterverkehrsmenge, wie er von unabhängigen Instituten für das Jahr 2010 prognostiziert wurde, erforderlich.

Frage 4. Wie bewertet die Landesregierung die Aussage der Deutschen Bahn AG, daß der Ausbau z.Z. nicht vorangetrieben werde?

Die DB AG bezeichnet den Eindruck als falsch, der Ausbau der Strecke werde von ihr nicht vorangetrieben.

Sie untersucht z.Z., ob mit einer vorgezogenen Profilerweiterung in einigen Tunneln im Abschnitt Siegen-Hagen bei sonst ausreichender Kapazität die Einschränkungen im kombinierten Ladungsverkehr z.B. bei der Beförderung regulärer Sattelanhänger beseitigt werden können.

Im Personenfernverkehr setzt die DB AG auf der IR-Linie 22 (Norddeich-) Münster/Westf.-Frankfurt am Main ab Fahrplanwechsel im Mai 1995 Wendezuggarnituren zur Verkürzung der Haltezeiten ein (Wegfall des Lokwechsels in Hagen und Gießen).

Mit dem beabsichtigten Einsatz von "Neitech"-Zügen (Züge mit einer gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung) soll mittelfristig auf dieser Strecke eine weitere Reisezeitverkürzung erreicht werden.

Wiesbaden, den 16. Januar 1995

Klemm