HESSISCHER LANDTAG

8. Wahlperiode

Drucksache **8/6184**
(zu Drucks. 8/5855)
06. 06. 78

Antwort
des Ministers für Wirtschaft und Technik

auf die Kleine Anfrage des Abg. Stöckl (SPD)

betreffend Schließung des Haltepunktes Gertenbach auf der Bundesbahnstrecke Göttingen–Eichenberg–Hann-Münden–Kassel im Zuge der probeweisen Einführung des Regionaleilzug-Systems im Raume Nordhessen und im Grenzgebiet zur DDR
– Drucks. 8/5855 –

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt zum Fahrplanwechsel ab 28. Mai 1978 die probeweise Einführung des sogenannten Regionaleilzug-Systems auch auf Strecken des Landes Hessen. Hierbei handelt es sich um die Strekken

Göttingen–Eichenberg–Hann-Münden–Kassel,
Warburg–Hümme–Kassel und
Göttingen–Bebra,

wobei auf den Streckenabschnitten Hümme–Kassel und Hann-Münden–Kassel weiterhin Nahschnellverkehrszüge etwa im bisherigen Umfang fahren sollen. Auf den übrigen Strecken bzw. Streckenteilen soll es dagegen keine Nahverkehrszüge mehr geben.

Die Planungen der DB sehen wie folgt aus:

Die heutigen Zughalte Haueda, Liebenau–Lamerden und Eberschütz zwischen Warburg und Hümme werden von Omnibussen der Linie Warburg–Hümme bedient, die Anschluß an die in Warburg und Hümme haltenden Eilzüge erhalten sollen.

Auf der Strecke Göttingen–Hann-Münden werden die Orte Gertenbach und Laubach nicht mehr von Zügen, sondern von Omnibussen bedient, die an den Bahnhöfen Witzenhausen-Nord und Hedemünden bzw. Hann-Münden die dort haltenden Eilzüge erreichen.

Auf der Strecke Göttingen–Eichenberg–Bebra wird es ab 28. Mai 1978 insgesamt keine Nahverkehrszüge mehr geben. Die Eilzüge werden, wie bisher, auf den Bahnhöfen Eichenberg, Bad Sooden-Allendorf, Eschwege West und Sontra halten. Die übrigen Orte an dieser Strecke werden dann ausschließlich mit Omnibussen bedient. Die Omnibusse sollen jedoch in stärkerem Maße als bisher Zu- und Abbringerfunktionen zu den Eilzügen an den Eilzughaltebahnhöfen übernehmen.

Zusätzlich zu den heute bereits verkehrenden Eilzügen sollen auf den drei genannten Strecken ab 28. Mai 1978 einige weitere Eilzüge verkehren, um das Angebot abzurunden.

Eingegangen am 6. Juni 1978 · Ausgegeben am 22. Juni 1978

Druck: Carl Ritter & Co., Wiesbaden · Vertrieb: Verlag Dr. H. Heger, Herderstr. 56, 53 BN-Bad Godesberg, Tel. (02221)/363551

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen im einzelnen wie folgt:

1. Läßt sich die im Betreff genannte Maßnahme der Deutschen Bundesbahn im unmittelbaren Grenzgebiet zur DDR mit den Grundsätzen einer aktiven Strukturpolitik und dem Lebensinteresse der Bevölkerung dieses Raumes vereinbaren?

Wenngleich die Bundesbahn gezwungen ist, aus betriebswirtschaftlichen Gründen zu rationalisieren, würde es die Landesregierung für außerordentlich bedauerlich halten, wenn die geplante Maßnahme ausgerechnet in dem schwach strukturierten nordhessischen Landesteil verwirklicht würde. Sie sieht hierin eine Gefährdung der Förderungsmaßnahmen des Bundes und des Landes, insbesondere auch für die an die DDR angrenzenden Landesteile und damit eine erhebliche Behinderung ihrer strukturpolitischen Zielsetzung und Absichten für Nordhessen.

2. Hat eine Abstimmung mit der Landesregierung über den Vollzug des Sommerfahrplanes, der die Schließung des Haltepunktes Gertenbach vorsieht, stattgefunden? Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis?

Nein.

Die Deutsche Bundesbahn hat unserem Hause sowie allen übrigen obersten Landesverkehrsbehörden lediglich die Strecken mitgeteilt, auf denen ab 28. Mai 1978 probeweise das Regionaleilzug-System realisiert werden soll. Über Art und Ausmaß der Maßnahmen, über ein mengenmäßig und insbesondere zeitlich ausreichendes Angebot an Busersatzverkehren wurde nichts mitgeteilt. Eine Abstimmung des Verkehrsangebotes mit dem Land erfolgte nicht.

3. Hält die Landesregierung die Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße, eine Maßnahme, die das öffentliche Interesse berührt, vor den vorgesehenen Regionalgesprächen für vertretbar?

Die Landesregierung hält die Maßnahme sog. betriebsinterner Fahrplanverdünnungen, zu der sie nicht zu hören ist, zum jetzigen Zeitpunkt politisch für bedenklich. Die Maßnahme ist nämlich in ihrer Auswirkung einer Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße gleichzusetzen, die der Erörterung in den Regionalgesprächen vorbehalten bleiben sollte.

4. Wie bewertet die Landesregierung die knappen Informationen der Bundesbahn, die alle Einzelheiten vermissen lassen?

Die Landesregierung bewertet die knappen Informationen der Bundesbahn zu dem beabsichtigten Vorgehen als nicht ausreichend. Sie hat dies wegen der durch die Maßnahmen zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen zum Anlaß genommen, bei der Bundesbahn entsprechend vorstellig zu werden.

5. Ist die Landesregierung nicht der Auffassung, daß die Förderungsmaßnahmen des Landes und Bundes für die an die DDR angrenzenden Landesteile des nordhessischen Raumes durch die kurzfristigen und einseitigen Entscheidungen der Deutschen Bundesbahn erheblich gefährdet werden?

Die Landesregierung billigt keinesfalls die beabsichtigten Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn hinsichtlich der Einführung des Regionaleilzug-Systems im nordhessischen Raum, weil befürchtet werden muß, daß das System Erschwernisse für die betroffenen Verkehrsnutzer mit sich bringt und es daher nicht geeignet ist, für alle gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu garantieren. Sie sieht darin eine Gefährdung der Fördermaßnahmen des Bundes und des Landes.

6. Haben Rentabilität und Angebot an öffentlichen Dienstleistungen in strukturschwachen Gebieten nicht einen Rang, der auch eine politische Dimension besitzt?

Die Deutsche Bundesbahn, ein Unternehmen des Bundes, ist nach den gesetzlichen Bestimmungen wie ein Wirtschaftsunternehmen nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu führen. Rationalisierungsmaßnahmen jedoch sollten im besonderen der Verbesserung und nicht der Verschlechterung des

Leistungsangebotes dienen. Die Landesregierung ist der Auffassung, daß gerade in strukturschwachen Gebieten zur Herbeiführung und Sicherstellung gleichwertiger Lebensqualitäten auch dann Verkehre im bestehenden Umfange aufrecht erhalten werden sollten, wenn sie vom staatlichen Verkehrsträger nicht kostendeckend durchzuführen sind.

7. Was gedenkt die Landesregierung zu veranlassen, um die kurzfristige Entscheidung der Deutschen Bundesbahn im vorliegenden Falle im Interesse der Bürger des Stadtteiles Gertenbach und den Bemühungen der Landesregierung, die Lebensverhältnisse in Nordhessen weiter zu verbessern, rückgängig zu machen?

Ich habe nach Bekanntwerden der Maßnahme und nach Eingang von Beschwerden aus der Bevölkerung in einem Schreiben an den Ersten Präsidenten der Deutschen Bundesbahn (Vorstand) gefordert, daß die Deutsche Bundesbahn von den geplanten Maßnahmen, jedenfalls soweit Nordhessen betroffen ist, Abstand nimmt. Eingehend wurde auf die in den vorstehenden Antworten genannten Gesichtspunkte bzw. Unzulänglichkeiten hingewiesen.

Wiesbaden, den 26. Mai 1978

Karry