



# HESSISCHER LANDTAG

02. 01. 95

## Antwort

### des Ministers für Wirtschaft, Verkehr, Technologie und Europaangelegenheiten

auf die Kleine Anfrage des Abg. Fischer (CDU)

betreffend die Sicherheit der Bahnstrecke Kassel-Volkmarsen  
Drucksache 13/6546

Die Kleine Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Minister der Finanzen wie folgt:

Frage 1. In welchem Zustand befindet sich der Bahnkörper zwischen Kassel und Volkmarsen?  
Welche Sicherheitsmängel bestehen derzeit?

Die Deutsche Bahn AG ist gesetzlich verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur in einem betriebssicheren Zustand zu halten. Auf der Strecke Kassel-Volkmarsen sind nach Auskunft der DB AG keine Sicherheitsmängel vorhanden.

Das Problem war jedoch, daß sich der sogenannte Oberbau (hierunter versteht man die Schiene, deren Befestigung, die Schwellen und der Schotter) abschnittsweise in einem bautechnischen Zustand befand, der die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit nicht mehr erlaubte. Dort wurden Langsamfahrstellen eingerichtet, die wegen fehlender Unterhaltungsmittel zum Teil lange Zeit bestehen blieben. Auf der Strecke Kassel-Volkmarsen gab es bis Mitte November 1994 fünf Langsamfahrstellen mit zusammen 2,5 km Länge. Vier Langsamfahrstellen wurden jedoch durch entsprechende Unterhaltungsmaßnahmen beseitigt. Die fünfte Langsamfahrstelle soll bis April 1995 beseitigt werden.

Frage 2. Wie viele Bahnschwellen sind derzeit auf wie vielen Streckenabschnitten kaputt?

Frage 3. Wie viele Bahnschwellen sind erst in diesem Sommer zerbrochen, und wie viele sind schon längerfristig defekt?  
Seit wann sind die Mängel bekannt?

Die Landesregierung sieht es in aller Regel nicht als ihre Aufgabe an, sich in einer so detaillierten Form mit den Produktionsvorgängen des jetzt privatisierten Unternehmens Deutsche Bahn AG zu befassen. Über einzelne Bahnschwellen kann deshalb keine Auskunft gegeben werden.

Frage 4. An welchen Stellen ist der Bahnunterbau beeinträchtigt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Frage 5. Inwieweit wird dadurch die Sicherheit beeinträchtigt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Frage 6. Auf welchen Abschnitten führt der kaputte Unterbau zu Geschwindigkeitsbeschränkungen

- a) von 20 km/h
- b) von 30 km/h?
- c) Welche Fahrzeitreduzierungen werden dadurch insgesamt hervorgerufen?

Auf den in der Antwort zu Frage 1 genannten Langsamfahrstellen wurde die zulässige Geschwindigkeit in drei Abschnitten mit einer Gesamtlänge von 1.700 m auf 40 km/h in einem Abschnitt von 200 m Länge auf 20 km/h und in einem weiteren Abschnitt von 600 m Länge auf 10 km/h reduziert. Dadurch ergab sich rechnerisch ein Fahrzeitverlust von 5,6 Minuten bei einer Gesamtfahrzeit von knapp über einer Stunde.

Frage 7. Welche Anschaffungskosten haben die neuen Triebwagen umfaßt?

Die Beschaffungskosten für einen neuen Triebwagen der Baureihe VT 628.4/VS 628.4 (solche Fahrzeuge werden auf der Strecke Kassel-Volkmarsen eingesetzt) betragen einschließlich des Anteils an Reservefahrzeugen für Instandhaltung 3,8 Mio. DM pro Fahrzeug.

Frage 8. Welche Geschwindigkeitsbeschleunigungen könnten normalerweise durch sie erzielt werden?

Welche Fahrzeitverkürzungen könnten dadurch normalerweise entstehen?

Der VT 628.4 hat eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Auf der Strecke Kassel-Volkmarsen sind ab Verlassen der Hauptstrecke bei Obervellmar Geschwindigkeiten bis 80 km/h zulässig.

Für die Fahrzeit sind außerdem die Zahl der Halte und in diesem Fall einer eingleisigen Strecke die Zahl der Begegnungsbahnhöfe von sehr großer Bedeutung. Hinzu kommt eine große Zahl nicht technisch gesicherter Bahnübergänge, an denen aus Sicherheitsgründen langsamer gefahren werden muß. Versuche, die Zahl dieser Bahnübergänge - es handelt sich um kreuzende Feld- und Forstwege - im Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden durch Zusammenlegen nahe beieinanderliegender Übergänge zu reduzieren, waren bisher erfolglos.

Auf der Strecke Kassel-Volkmarsen konnte durch den Einsatz der neuen Fahrzeuge gegenüber den alten Schienenbussen ein Fahrzeitgewinn von vier Minuten realisiert werden.

Frage 9. Was hat die Landesregierung im einzelnen unternommen, um Reparaturarbeiten zu beschleunigen?

Wann?

In welcher Form?

Die Strecke war stilllegungsgefährdet. Durch die Entscheidung der Landesregierung und der Landkreise Kassel und Waldeck-Frankenberg, für den Abschnitt Kassel-Volkmarsen ein neues Fahrzeug zu finanzieren (3,8 Mio. DM, davon 3,3 Mio. DM Landeszuschuß) und den Abschnitt Volkmarsen-Korbach mit einem Zuschuß von insgesamt 17,6 Mio. DM (davon Land = 14,15 Mio. DM) für Streckenausbau und zwei neue Fahrzeuge zu reaktivieren, ist die Strecke gesichert worden.

Dies hat bei der DB AG dazu geführt, die vorhandenen Langsamfahrstellen nunmehr zügig zu beseitigen.

Frage 10. Bis wann ist mit dem Abschluß der Reparaturen zu rechnen?

Welche Abschnitte werden im einzelnen wann wieder hergestellt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Bei der noch bestehenden Langsamfahrstelle, die bis April 1995 beseitigt werden soll, handelt es sich um einen 600 m langen Abschnitt zwischen Zierenberg und Wolfhagen (Bahnkilometer 15,8 bis 16,4).