

**13. Wahlperiode**

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Boris Palmer GRÜNE**

**Auswirkungen des geplanten Gleisabbaus der DB Netz AG  
auf den Schienenverkehr in Baden-Württemberg**

Ich frage die Landesregierung:

1. In welchem Umfang und an welchen Orten in Baden-Württemberg plant die DB AG eine Reduzierung ihrer Gleisanlagen?
2. Sind im Rahmen dieser Planungen auch Rückbauten von
  - a) 2. Gleisen von zweigleisigen Strecken,
  - b) Überholgleisen,
  - c) Spurwechselstellen und
  - d) Gleisanschlüssen

betroffen und in welchem Ausmaß führen diese Maßnahmen zu einer Reduzierung der Kapazität der jeweiligen Strecke bzw. sind ursächlich dafür, dass auf der jeweiligen Strecke eine Ausweitung des Leistungsangebotes erschwert bzw. unmöglich gemacht wird?

3. Wie bewertet die Landesregierung die Planungen der DB AG zur Reduzierung des bestehenden Gleisnetzes, insbesondere im Hinblick auf die Erschwerung bzw. Verunmöglichung der Wiedereinführung des Güterverkehrs durch dritte Eisenbahn-Verkehrsunternehmen auf Strecken, auf denen die DB AG den Güterverkehr eingestellt hat?

Stuttgart, den 3. Februar 2005

Boris Palmer

**Begründung:**

Die DB Netz AG verfolgt seit mehreren Jahren einen rigiden Sparkurs, der zu einer spürbaren Reduzierung der Leistungsfähigkeit ihres Eisenbahnnetzes führt. Wird eine Strecke nach DB-Muster „durchrationalisiert“, werden ohne Berücksichtigung von zukünftigem Mehrbedarf, späteren Fahrplanänderungen und Betriebsstörungen alle Gleisanlagen beseitigt, die momentan planmäßig nicht benötigt werden. Betroffen sind Kreuzungsbahnhöfe auf eingleisigen Strecken, Spurwechsel und Überholgleise auf mehrgleisigen Strecken sowie Ladegleise und Gleisanschlüsse. Zwei Beispiele hierfür sind die Elztalbahn und die Wiesentalbahn in Südbaden.

Auf eingleisigen Strecken führt dies dazu, dass schon im Falle einer Verspätung nur eines Zuges von 20 Minuten sämtliche Züge dieser Strecke für mehrere Stunden stark verspätet sind, da keine Möglichkeit zum Abbau der Verspätungen durch Kreuzungsverlegungen besteht. Auch können die aktuellen Fahrplankonzepte nicht mehr angepasst werden, wenn dies durch zukünftige Veränderungen auf anderen Strecken erforderlich wird.

Betroffen ist auch der Güterverkehr. Wegrationalisierte Überholgleise auf stark befahrenen Strecken können zu beachtlichen Verspätungen führen, wenn Überholungen durch verspätete Fernzüge nicht mehr auf andere Bahnhöfe verlagert werden können. Dies vermindert im Zeitalter von „just in time“ die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Der Abbau von Kreuzungsbahnhöfen und Ladegleisen auf von der DB nicht mehr im Güterverkehr bedienten Strecken verhindert die Wiedereinführung des Güterverkehrs durch dritte Bahnunternehmen.

Der Abbau von planmäßig nicht benötigten Spurwechseln auf stark befahrenen zweigleisigen Strecken mindert deren Leistungsfähigkeit im Falle von Betriebsstörungen und Bauarbeiten in nicht zumutbarem Umfang. Schon auf Strecken mit mittlerer Belastung sind im Falle einer Blockade eines Gleises durch einen liegen gebliebenen Zug oder einen auf das Gleis gestürzten Baum Zugausfälle und stundenlange Verspätungen der übrigen Züge die Folge, so zum Beispiel mehrfach in den letzten Jahren zwischen Tübingen und Reutlingen.

Bei Gleisbauarbeiten hat der Ausbau von Spurwechseln auf Hauptstrecken in den letzten Jahren zu einem sprunghaften Anstieg von geplanten Zugausfällen mit Schienenersatzverkehren durch Omnibusse geführt. Hierdurch verlängern sich die Reisezeiten für die Fahrgäste und es gehen planmäßige Anschlüsse verloren. Die damit verbundenen Reisezeitverlängerungen sind in vielen Fällen für die Fahrgäste nicht vorhersehbar und führen zu berechtigtem Ärger bei diesen.