

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jürgen Trittin, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Marieluise Beck (Bremen), Volker Beck (Köln), Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Thilo Hoppe, Ute Koczy, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Kerstin Müller (Köln), Winfried Nachtwei, Omid Nouripour, Claudia Roth (Augsburg), Rainer Steenblock und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Beibehaltung des Zugangsgebotes Bodenfelder Strecke

Die vom niedersächsischen Wirtschaftsministerium im Oktober 2004 verkündete positive Vereinbarung zwischen der Landesverkehrsgesellschaft und der Deutschen Bahn AG, im Hinblick auf Modernisierung und Beschleunigung der Bodenfelder Bahn von Göttingen nach Bodenfelde, steht gegenwärtig wieder zur Disposition.

Die Rücknahme der Zusage wird damit begründet indem das Land Niedersachsen auf neue Kriterien des Bundes verweist und eine erneute Wirtschaftlichkeitsbewertung der Strecke abwartet.

Vor diesem Hintergrund wird nicht nur eine Ausdünnung des Netzes befürchtet, sondern auch die Erhaltung des ICE-Halt Göttingen, als Knotenpunkt im Bahnnetz für eine bedeutsame West-Ost-Verbindung.

Um die Strecke und die Anbindung des ICE- Bahnhofs Göttingen nach Westen dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ist das Zugangsgebot und die Beschleunigung der Bodenfelder Strecke jedoch unverzichtbar.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Wirtschaftlichkeitsbewertung zu der Bodenfelder Strecke?
2. Können die im Jahr 2006 erfolgten Verschärfungen der Förderbedingungen für die Bezuschussung des Ausbaus von Nahverkehrsstrecken nach § 8 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes rückgängig gemacht werden?
3. Ist eine Bereitstellung von Bundesmitteln für die Bodenfelder Strecke möglich, wenn die Nachfrage sich derzeit auf ca. 400 Reisende beläuft und voraussichtlich erst mit der modernisierten Strecke die Anforderungen erfüllt, die die neue Querschnittbelastung von mehr als 1 000 Fahrgästen/Werktag für die Bereitstellung von Bundesmitteln zum Ausbau von Bahnstrecken voraussetzt?
4. Welche Möglichkeiten hat die Bundesregierung zur Rücknahme der Kürzung der Regionalisierungsmittel?
5. Hat das Land Niedersachsen die Pflicht eine Kompensation der fehlenden Regionalisierungsmittel durch Landesmittel vorzunehmen?

6. Ist es angesichts der alarmierenden Perspektiven, die bei der Klimadebatte offensichtlich geworden sind, nicht dringend erforderlich, dass mehr Menschen vom Auto auf die Bahn umsteigen?

Wie ist eine Kürzung der Mittel vor diesem Hintergrund zu bewerten?

Berlin, den 16. August 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion