

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN

Schienenverkehr im ländlichen Raum

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wieviel Kilometer lang ist die Gesamtlänge der Strecken der Deutschen Bundesbahn, auf denen Personennahverkehr außerhalb des unternehmerischen Kernbereichs der Deutschen Bundesbahn (UKB mit 16315 km Streckenlänge/ 1. Januar 1979) nach heutigem Stand noch betrieben wird?
2. Wieviel Züge fahren pro Woche auf Strecken außerhalb des UKB der Bundesbahn
 - a) im Personennahverkehr,
 - b) im Personenfernverkehr,
 - c) im Güterverkehr?
3. Wie hoch ist
 - a) die Zahl der beförderten Reisenden,
 - b) die Zahl der Personenkilometerpro Woche auf den Strecken außerhalb des UKB der Deutschen Bundesbahn?
4. Wie hoch ist die durchschnittliche Zahl der Reisenden pro Zug in Zügen des Schienenpersonennahverkehrs, die auf Strecken außerhalb des UKB verkehren?
5. Wieviel Züge, die im Personennahverkehr auf Strecken außerhalb des UKB verkehren, sind
 - a) mit durchschnittlich mehr als 100 Reisenden,
 - b) mit durchschnittlich mehr als 200 Reisenden,
 - c) mit durchschnittlich mehr als 60 Reisenden besetzt?
6. Wie groß ist der Kostendeckungsgrad auf den Strecken außerhalb des UKB im Schienenpersonennahverkehr
 - a) ohne Berücksichtigung von Ausgleichszahlungen des Bundes,
 - b) inklusive den betreffenden Ausgleichszahlungen des Bundes nach EG-VO 1191/69?

7. Wie hoch sind
 - a) die Eigenerlöse inklusive Nebeneinnahmen (z. B. Gepäckverkehr) aus dem Personennahverkehr auf Strecken außerhalb des UKB,
 - b) die entsprechenden Ausgleichszahlungen des Bundes nach EG-VO 1191/69 anteilig für diesen SPNV auf Strecken außerhalb des UKB?
8. Wie hoch wären die jährlichen Einsparungen bei Stilllegung des Reisezugverkehrs auf allen Strecken außerhalb des UKB?
9. a) Wie viele Bahnhöfe und Haltepunkte werden im Personenverkehr auf der Schiene auf Strecken außerhalb des UKB bedient?
 - b) An wie vielen dieser Bahnhöfe und Haltepunkte fährt der letzte Zug des Tages an Werktagen außer Samstag bereits vor 19.00 Uhr ab?
10. Wie hoch ist die Zahl der Reisenden auf den Strecken außerhalb des UKB, die diese Strecken lediglich im Zu- und Abbringerverkehr für den Regional- und Fernverkehr benutzen?
11. Wie hoch sind die entsprechend zu Frage 10 anteiligen Erlöse
 - a) für die Strecken außerhalb des UKB,
 - b) für die Strecken des UKB,bei Reisenden, die im Regional- und Fernverkehr sowohl Strecken im UKB als auch außerhalb des UKB benutzen?
12. Wie hoch sind die jährlichen Kosten für den Schienenpersonennahverkehr auf den Strecken außerhalb des unternehmerischen Kernbereichs?
13. Wie groß ist von diesen Kosten zu Frage 12
 - a) der Anteil der Personalkosten für Arbeiter und Angestellte,
 - b) der Anteil der Personalkosten für Beamteinklusive Nebenkosten?
14. Wie hoch sind die Zugfahrtskosten pro km bei einer Leistung von 100 000 km/Jahr im Schienenpersonennahverkehr bei Betrieb mit den Fahrzeugen
 - a) 211 + Bub + BDuf,
 - b) 515 + 815,
 - c) 798 + 998/2 + 988,
 - d) 628.1/928 im Einmannbetrieb,
 - e) 627.1. im Einmannbetrieb?
15. Wie hoch ist der Anteil der Zugfahrtskosten an den gesamten Zugförderungskosten (inklusive Betriebsdienst, Vorhaltung von Oberbau und Anlagen etc.) jeweils für die in Frage 14 a) bis e) aufgeführten Transportträger?
16. Wieviel Züge pro Woche, die auf Strecken außerhalb des UKB im Schienenpersonennahverkehr eingesetzt sind,
 - a) kommen an einem Umsteigebahnhof fahrplanmäßig erst 0 bis 10 Minuten nach Abfahrt eines D- oder IC-Zuges an,

- b) fahren an einem Umsteigebahnhof 0 bis 10 Minuten vor Ankunft eines D- oder IC-Zuges ab?
17. Wieviel Strecken liegen außerhalb des UKB, die im Reisezugbetrieb noch bedient werden?
18. Auf wie vielen dieser Strecken zu Frage 17 ist der Reisezugverkehr
- a) an Samstagen,
 - b) an Sonntagen,
 - c) an Samstagen und Sonntagen
- bereits ganz eingestellt?
19. Wieviel Prozent der Reisenden, die vor Einstellung des Reisezugbetriebes den Zug benutzten, steigen nach einer Streckenstillegung für den Reisezugverkehr
- a) auf den angebotenen Busersatzverkehr,
 - b) auf den PKW
- um?
20. Mit wieviel Neuzulassungen von PKW's rechnet die Bundesregierung bei Stillegung aller Strecken außerhalb des UKB für den Reisezugbetrieb, und wie hoch wäre die daraus resultierende erhöhte Gesamtkilometerleistung im PKW-Verkehr?
21. Im Hinblick auf die Einstellung des Reisezugbetriebs auf Strecken der Deutschen Bundesbahn handelt es sich nach den Worten von Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger nicht um Streckenstillegungen, sondern „um die Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße“.
- Welche umwelt- und energiepolitischen Gründe sprechen nach Ansicht der Bundesregierung für eine Politik der Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße im ländlichen Raum?
22. Die Bundesregierung hat mehrmals ihre Bereitschaft bekundet, durchgreifende Maßnahmen gegen das fortschreitende Waldsterben zu ergreifen.
- Vermag die Bundesregierung im Hinblick auf diese Bereitschaftserklärung einen Widerspruch zu erkennen, wenn sie eine Politik der Verlagerung des Verkehrs im ländlichen Raum von der Schiene auf die Straße betreibt, und wenn
- a) ja, warum,
 - b) nein, warum nicht?
23. Wie hoch ist die Zahl der wöchentlichen Bahnbusfahrten, die den Verkehr auf den gleichen Verbindungen bedient, auf denen auch Schienenpersonennahverkehr auf Strecken außerhalb des UKB betrieben wird, im sogenannten Parallelverkehr?
24. Wie viele dieser Bahnbusfahrten zu Frage 23 verlassen den Abfahrbahnhof 0 bis 10 Minuten vor oder nach Abfahrt eines entsprechenden Parallelzuges?
25. Wie hoch sind die Kosten für einen Bahnbuskilometer?

26. Wie hoch wäre
- a) die jährliche Kosteneinsparung,
 - b) die jährliche Erlössteigerung,
- wenn die Deutsche Bundesbahn auf den Strecken außerhalb des UKB auf der Grundlage der gleichen Angebotsqualität und der gleichen, durchrationalisierten, wirtschaftlichen Betriebsweise ihren Schienenverkehr durchführen würde, wie die SWEG auf ihrer Strecke Meckesheim – Aglasterhausen es tut?
27. a) Wieviel Strecken sind bei der Bundesbahn seit 1960 für den Reisezugbetrieb stillgelegt worden?
- b) Welche dieser Strecken sind seit 1960 bisher auch für den Güterverkehr stillgelegt worden?
28. Beim Kostenvergleich Schienenpersonennahverkehr/ Bahnbus gibt die Deutsche Bundesbahn die Kosten für einen Zug-km mit 24 DM und die Kosten für einen Bus-km mit 2,40 DM an. Dies entspräche einem Kostenverhältnis von 10 : 1. Zur Begründung der Verkraftung des SPNV in der Fläche wird angegeben, daß die Kostendeckung des SPNV 20 v. H. und die des Bahnbusverkehrs 100 v. H. beträgt. Bei gleichen Einnahmen, die ja durch die Verkraftung erhalten bleiben sollen, beträgt danach das Kostenverhältnis Schiene/ Bus nur 5 : 1.
- Wie erklärt die Bundesregierung diesen Widerspruch?
29. Beim Vergleich der Kostendeckung zwischen SPNV und Busverkehr der Deutschen Bundesbahn wird die Kostendeckung des SPNV mit ca. 20 v. H. ohne Ausgleichszahlungen des Bundes (EG-VO 1191/69), die des Bahnbusverkehrs mit 100 v. H. inklusive Ausgleichszahlungen des Bundes (§ 45a PBefG) angegeben.
- Wie groß ist die Kostendeckung beider Zweige ohne staatliche Ausgleichszahlungen bei auch sonst vergleichbarer Kostenrechnung?
30. Wie erhöhen sich die Ausgleichszahlungen des Bundes nach § 45a PBefG für die Bundesbahn, wenn alle Bahnstrecken außerhalb des UKB verkraftet werden?
31. Wie hoch sind die Investitionen (z. B. für neue Fahrzeuge), die notwendig werden bei Verkraftung aller Strecken außerhalb des UKB?
32. Dem SPNV der Deutschen Bundesbahn werden heute Kosten der Infrastruktur und allgemeine Kosten zugerechnet. Wie hoch sind diese Anteile für den SPNV auf Strecken außerhalb des UKB?
33. Wie verändert sich die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs der Deutschen Bundesbahn, insbesondere des Stückgutverkehrs, wenn dieser die bisher dem SPNV zugerechneten Kosten der Infrastruktur und der allgemeinen Kosten (zu Frage 32) zu übernehmen hat?

34. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Bayerischen Staatsregierung, daß die Verlagerung des Reisezugverkehrs durch Streckenstillegungen für den Reisezugbetrieb auf den Busersatzverkehr bereits betriebswirtschaftlich verfehlt ist, und wenn nein, warum nicht?
35. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fraktion DIE GRÜNEN, daß durch Streckenstillegungen für den Reisezugbetrieb (Verkraftung) das Defizit der Deutschen Bundesbahn nicht etwa vermindert wird, sondern sich sogar negativ auf das Defizit der Deutschen Bundesbahn auswirken wird?
36. Wie erklärt die Bundesregierung, daß trotz umfangreicher Streckenstillegungen für den Reisezugbetrieb seit 1960 das Defizit der Deutschen Bundesbahn nicht etwa gesunken ist, sondern sich drastisch erhöhte?

Bonn, den 29. August 1983

Drabiniok

Beck-Oberdorf, Schily, Kelly und Fraktion

