

Kleine Anfrage
des Abgeordneten Sennft und der Fraktion DIE GRÜNEN

Förderung des Spurbusses durch die Bundesregierung

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Wieviel Bundesmittel wurden bisher insgesamt und aufgegliedert nach einzelnen Projekten und Projektphasen für Forschung und Entwicklung von Spur-/Duobussen und ihrer Anlagen ausgegeben, und wieviel Mittel sind noch geplant?
b) Wieviel Eigenmittel wurden bzw. werden zu diesen Projekten jeweils von den beteiligten Verkehrs- und Industrieunternehmen beigesteuert?
2. a) Wie hoch sind die derzeitigen Preise für Fahrzeuge und Fahrwege der Duo-/Spurbusse, und wie hoch werden schätzungsweise Serienpreise sein?
b) Mit welcher wirtschaftlichen Nutzungsdauer wird für die Fahrzeuge und Fahrwegelemente gerechnet?
c) Welche jährlichen Aufwendungen pro Fahrzeug und pro km Fahrweg ergeben sich aus a) und b) für die Investitionen (Kapitaldienst, Abschreibungen) sowie für den Betrieb (Personal, Instandhaltung ...) im Normalbetrieb?
3. a) Wurde die Spurbusstrecke in Essen nach Kray aus Forschungsmitteln finanziert? Falls ja, welche Forschungserkenntnisse sollen auf dieser Strecke über die vorhandenen und zukünftigen Erkenntnisse der bisherigen Versuchsstrecken hinaus gewonnen werden?
b) Wurden für die Spurbusstrecke nach Essen-Kray serienreife Fahrzeuge und Fahrwegelemente beschafft, die bereits ausführlich erprobt sind? Falls ja, ist dies für Forschungsmittel eine optimale Verwendung?
c) Ist der Forschungsauftrag zur o. g. Strecke etwa, die politische Akzeptanz der Umstellung des Straßenbahnnetzes auf Spurbusse zu testen?
4. a) Wie steht die Bundesregierung dazu, daß die Spurbusprojekte in Essen bisher auf Straßenbahnabschnitte mit eige-

nem Bahnkörper konzentriert werden? Wird durch eine solche Umstellung die Qualität der ÖPNV-Bedienung verbessert?

- b) Hält die Bundesregierung die Demontage der erst 1983 erneuerten Straßenbahngleise nach Essen-Kray für den Spurbus, der anscheinend auch nur „übergangsweise“ bis zum Stadtbahnausbau fahren soll, für volkswirtschaftlich sinnvoll?
- c) Wann ist der Stadtbahnausbau nach Essen-Kray zu erwarten, und ist bis dahin die wirtschaftliche Nutzungsdauer der Busspuren abgelaufen? Wird der Stadtbahnausbau durch die jetzige Umstellung auf Spurbusse verzögert?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die auftretenden Nachteile des Spurbusses im Vergleich zu Schienenbahnen, und welche investitionspolitischen Konsequenzen zieht sie daraus; es handelt sich dabei vor allem um
- ökologisch bedenkliche (Teil-)Verdieselung und aufwendige Winterdienste,
 - geringeren Fahrkomfort,
 - geringere Geschwindigkeit,
 - geringere Kapazität mit dem Zwang zu Fahrzeug-Mehreinsatz,
 - größere Störanfälligkeit,
 - geringere Lebensdauer der Systemelemente?
6. Wie sind die Betriebs- und Gesamtkosten von Spurbusstrecken im Vergleich zur Straßenbahn, wobei die geringeren Kapazitäten und Lebensdauer der Spurbusse zu berücksichtigen sind und realistische Marktpreise angesetzt werden?
7. a) Gab es für den Umbau der Bahnkörper in Essen auf Busspuren Planfeststellungsverfahren, insbesondere für die Strecke zwischen Wasserturm und Kray im Zuge des Ruhrschnellwegs? Wenn nein, warum nicht? Wer hat über die Planfeststellungspflichtigkeit entschieden?
- b) Sind Spurbusse „Bahnen besonderer Bauart“ im Sinne des § 4 PBefG oder O-Busse, bei denen jeweils nach § 28 PBefG alle wesentlichen Betriebsanlagen einer Planfeststellung bedürfen? Wenn nein, warum nicht?
- c) Verletzt ein Verzicht auf Planfeststellung verwaltungsrechtliche Grundsätze, die für jede wesentliche (öffentliche) Baumaßnahme ein formales Entscheidungsverfahren mit Abwägung der Belange aller Beteiligten und der Möglichkeit verwaltungsgerichtlicher Überprüfung fordern? Wenn nein, warum nicht?
- d) Welche Möglichkeiten hat ein Bürger, seine Belange geltend zu machen, wenn kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird?
8. a) Können Spurbusstrecken nach Auffassung der Bundesregierung mit GVFG-Mitteln gefördert werden? Wenn ja,

unter welche Rubrik des § 2 GVFG fallen Spurbusse? Wenn nein, ist eine entsprechende Änderung der gesetzlichen Vorschriften beabsichtigt?

- b) Können auch Spurbusstrecken gefördert werden, die Schienenstrecken ersetzen, und ist dabei eventuell auch der Abbau der Schienen förderungswürdig? Wenn ja, wieso werden dadurch die Verkehrsverhältnisse verbessert?
9. a) Welche Städte haben bisher Interesse an der Einrichtung von Spurbusstrecken erkennen lassen? Welche dieser Absichten beziehen sich dabei auf Projekte, die weder unterirdisch noch auf bisherigen Schienenstrecken verlaufen sollen?
- b) Welche Pläne gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung, in Essen weitere Spurbusstrecken einzurichten?
- c) Wie groß wird die Bedeutung des Spurbusses für den deutschen ÖPNV sein? Ist die Spurbusförderung eher (Außen-)Wirtschaftsförderung als Nahverkehrsförderung?
10. Wieviel Geld, Sachwerte und Leistungen hat die Daimler-Benz AG in den letzten fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung Parteien, parteinahen Organisationen und Politikern auf Bundesebene und in Essen ohne Gegenleistungen zukommen lassen?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung den schweren Spurbusunfall vom 5. November 1985? Ist der Unfall auf Systemmängel, etwa die Neigung der Betonspuren zu besonderer Glätte durch Abrieb, Nässe, Blätter o.ä., zurückzuführen? Wird die weitere Forschung diesen Fall intensiv untersuchen?
12. Ist es möglich und sinnvoll, die Sicherheit der Spurbusse durch größere Abstände zwischen den Fahrzeugen zu erhöhen?

Bonn, den 15. April 1986

Senfft
Borgmann, Hönes, Volmer und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51

ISSN 0722-8333