

Antrag

des Abgeordneten Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN

Erhalt der Bundesbahnstrecke Lauffen am Neckar – Leonbronn

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert,

1. die Genehmigung gemäß § 14 Abs. 3 Buchstabe d des Bundesbahngesetzes für die dauernde Einstellung des Reisezugbetriebs auf der Bundesbahnstrecke Lauffen/Neckar–Leonbronn zu widerrufen,
2. durch entsprechende Zielvorgabe bzw. Weisung an die Deutsche Bundesbahn sicherzustellen, daß die Deutsche Bundesbahn sich die von den betroffenen Gemeinden und Städten angebotenen notwendigen Rationalisierungsinvestitionen finanzieren läßt und dann mit verdichtetem Fahrplan endlich einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr anbietet.

Bonn, den 22. August 1986

Senfft

Borgmann, Hönes und Fraktion

Begründung

1. Die Bundesbahnstrecke Lauffen/Neckar–Leonbronn wurde erst in den Jahren 1964/1965 von 750 mm-Schmalspur auf Normalspur umgebaut, mit erheblicher finanzieller Beteiligung aller Gemeinden entlang der Strecke sowie des Landes Baden-Württemberg. Der Umbau erfolgte durch Abriß der alten Strecke und anschließendem Neubau. Mit 21 Jahren sind die Anlagen somit noch fast neu und in sehr gutem Zustand. Es ist keinesfalls sinnvoll, eine Neubaustrecke 20 Jahre später im Personenverkehr wieder stillzulegen, da der Unterhaltungsaufwand minimal ist und die Strecke im Güterverkehr sowieso weiterbetrieben wird.
2. Mit dem mageren Zugangebot auf der Strecke Lauffen/Neckar–Leonbronn ist es unmöglich, die von der Deutschen Bundesbahn geforderte Anzahl an Fahrgästen zu erreichen (800 bis 1 000 Personenkilometer pro Kilometer Streckenlänge

und Tag), die als Grenze für einen wirtschaftlichen Betrieb einer Strecke angeführt wird.

Mit entsprechend verbessertem Angebot wäre diese Zahl auf der Strecke Lauffen/Neckar–Leonbronn zu erreichen. Die Deutsche Bundesbahn ist nicht berechtigt, auf Grund angeblich mangelnder Fahrgäste den Schienenpersonenverkehr einzustellen, da sie diesen Zustand selbst verursacht hat durch ein zu geringes Fahrtenangebot, zudem meist zu verkehrsschwachen Zeiten sowie durch Leerfahrten und zahlreiche Busparallelfahrten.

3. Die betroffenen Städte und Gemeinden sind nach wie vor zu erheblichen Investitionen zur Rationalisierung des Personenzugverkehrs zwischen Lauffen/Neckar und Leonbronn bereit. Auf die Deutsche Bundesbahn würden keine Investitionskosten zukommen. Folgende Maßnahmen wären hier sinnvoll:
 - a) Die Betriebsabwicklung kann durch Einführung von Funkleitbetrieb oder signalisiertem Fernsteuerbetrieb auch beim Einsatz von gleichzeitig zwei Zügen auf der Strecke rationell und ohne Mehrkosten durchgeführt werden.
 - b) Durch Verbesserungen am Oberbau können Geschwindigkeitsbegrenzungen für die Züge aufgehoben werden, so daß sich die Reisezeit der Züge vermindert.
 - c) Durch Neuanlage eines Haltepunkts Güglingen West (bis 1927 in Betrieb als Haltepunkt Eibensbach) kann die Erschließungswirkung der Bahnstrecke erhöht werden.
 - d) Durch die Einführung von Taktverkehr bei gleichzeitiger Verdichtung der Fahrpläne kann mit geringem Mehraufwand eine erhebliche Attraktivitätssteigerung erzielt werden, wobei die Erlössteigerung durch das vermehrte Reisendenaufkommen größer sein kann als die Mehraufwendungen für das bessere Leistungsangebot.
 - e) Durch die Einstellung des Zugparallelverkehrs mit Bahnbusen bei gleichzeitiger Einrichtung neuer Bahnbuslinien mit Sammelfunktion als Zubringerverkehr zu den nächsten Bahnhöfen kann das Reisendenaufkommen auf der Bahnstrecke Lauffen/Neckar–Leonbronn erhöht werden und eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Bahn und Bus erfolgen.
 - f) Durch eine bessere Abstimmung der Fahrpläne mit örtlichen Behörden und Firmen, die Verbesserung der Anschlußverbindungen in Lauffen/Neckar und Heilbronn sowie intensive, streckenbezogene Werbung kann die Attraktivität erhöht werden und können neue Kunden gewonnen werden.
 - g) Nicht zuletzt ist auch an die Beschaffung und den Einsatz der neuentwickelten Leichttriebwagen VT 627 und VT/VS 628/928 für Einmannbetrieb zu denken. Die Betriebskosten würden erheblich gesenkt, bei gleichzeitiger Erhöhung der Attraktivität. Dieser Punkt übersteigt als einziger die finanziellen Möglichkeiten der betroffenen Kommunen, zumindest kurzfristig.

4. Die betroffenen Städte und Gemeinden sind des weiteren bereit, laufend die Unterhaltung und Beleuchtung der Bahnsteige sowie das Schneeräumen auf denselben zu übernehmen.

Die Kosten für einen Weiterbetrieb des Schienenpersonenverkehrs auf der Strecke Lauffen/Neckar – Leonbronn wären also für die Deutsche Bundesbahn außerordentlich gering. Durch die Vorgabe entsprechender Zielvorstellungen soll die Deutsche Bundesbahn darüber hinaus gezwungen werden, ihr unkooperatives Verhalten zu ändern, auf entsprechende Angebote z. B. von kommunaler Seite einzugehen und in rationeller Betriebsweise den Personenverkehr wirtschaftlicher und attraktiver als bisher weiterzuführen.

Der Busersatzverkehr anstelle der Zugverbindungen kann kein gleichwertiges Angebot darstellen, da er gegenüber dem Zug eine Menge Nachteile mit sich bringt.

- Der Bus fährt eine längere Strecke, so daß die Fahrzeit eine halbe Stunde länger ist als beim Zug und ein um 38 v. H. höherer Fahrpreis die Folge ist.
- Der Busverkehr ist vom Individualverkehr und von der Witterung abhängig, so daß Pünktlichkeitsgrad und Verkehrssicherheit geringer sind als beim Zug.
- Das Sitzplatzangebot im Bus ist geringer als im Zug, so daß die Fahrgäste oftmals stehen müssen, mitunter sogar so gedrängt, daß niemand mehr umfallen kann.
- Im Gegensatz zum Zug verfügt der Bus nicht über sanitäre Anlagen (Toiletten, Waschbecken).
- Der Bus ist unangenehm eng und bietet weniger Platz für die Mitnahme von Gepäck, Kinderwagen und sperrigen Gegenständen; teilweise ist dies bei dem Einsatz von Reisebussen im Linienverkehr sogar unmöglich.
- Im Gegensatz zum Zug ist die Mitnahme von Fahrrädern unmöglich.
- Die Fahrweise von Bussen ist unruhiger.
- Viele Reisende vertragen die Busfahrt nicht (Reisekrankheit), zumal bei so langen Fahrzeiten von teilweise über einer Stunde.
- Lesen ist im Gegensatz zum Zug im Bus kaum möglich.
- Der Übergang in Lauffen/Neckar und Heilbronn ist vom Bus auf den Zug wesentlich unsicherer als von Zug zu Zug; die vorgesehenen Anschlüsse werden nicht immer erreicht, Züge warten nur auf Züge, nicht auf Busse.

