

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Verkehrssituation im Lautertal (B 270, DB-Strecke 652, Kreise Kusel und Kaiserslautern)

Die Deutsche Bundesbahn (DB) beabsichtigt, den Schienenpersonenverkehr von der Lautertalbahn auf Busse zu verlagern, obwohl die von der Planungsgemeinschaft Westpfalz in Auftrag gegebene Untersuchung eines Düsseldorfer Ingenieurbüros zu dem Ergebnis kommt, daß die Angebotsumstellung einen Fahrgastverlust von ca. 11 % zur Folge hätte. Ein attraktives Zugangebot könnte, dieser Untersuchung zufolge, die Reisendenzahl sogar um 14 % steigern. Die Stilllegung der DB-Strecke 652 würde zu einer deutlichen Mehrbelastung der B 270 durch den Individualverkehr führen, dagegen könnte ein attraktiverer Zugbetrieb die Ortsdurchfahrten entlasten.

Nach Ansicht der GRÜNEN widerspricht die Stilllegungsabsicht der Vereinbarung zwischen der DB und dem Land Rheinland-Pfalz über die zukünftige Gestaltung des ÖPNV, zumal da die DB nachgewiesenermaßen das „nachfragegerechtere“ Verkehrsmittel im Lautertal ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Verkehrswegeinvestitionen wurden im Lautertal im Zeitraum 1983 bis 1987 getätigt
 - a) auf der Straße,
 - b) auf der Schiene?
2. Wie hoch sind die jährlichen Unterhaltungskosten für
 - a) die B 270,
 - b) die DB-Strecke 652 im heutigen Zustand,
 - c) die DB-Strecke 652 nach Einführung einer zeitgemäßen Betriebsführung?
3. Wie hoch ist das durchschnittliche jährliche Güterverkehrs-aufkommen der letzten zehn Jahre, aufgegliedert nach den Tarifpunkten der DB-Strecke 652 und nach Anzahl und Anteil der DB-Kunden,
 - a) im Versand,
 - b) im Empfang?

4. Welche kalkulatorischen Erlöse aus dem Güterverkehrsaufkommen werden bei der Streckenrechnung (Rentabilitätsberechnung) für die Strecke 652 durchschnittlich eingesetzt?
5. Wie viele Personen sind an der Strecke 652 in welchen Tätigkeitsbereichen beschäftigt, und wie hoch sind die Personalkosten?
6. Wie viele Personen sind zur betrieblichen Abwicklung
 - a) heute notwendig,
 - b) notwendig, wenn nur noch eine Kreuzungsmöglichkeit auf der Strecke betrieben würde und die bislang handbedienten Bahnübergänge mit technischer Sicherheit ausgerüstet würden?
7. In der Untersuchung eines Düsseldorfer Ingenieurbüros werden für die unterschiedlichen Szenarien die Jahreskosten „nach Angaben der DB“ wiedergegeben.
 - a) Auf welches Jahr oder auf den Durchschnitt welcher Jahre beziehen sich die Kostenangaben der „heutigen Situation“?
 - b) Welche Maßnahmen am Oberbau wurden seit 1983 durchgeführt, und wie haben sich die Kosten dieser Maßnahmen in den Angaben der DB niedergeschlagen?
 - c) Was versteht die DB unter „Vorhaltungskosten“, und wie gliedern sich diese Kosten auf?
 - d) Warum führt die DB 40 000 DM Kosten für „Rangierdienste“ auf, wenn die Rangierer in Kaiserslautern ohnehin benötigt werden und die Personenzüge in Lauterecken von den Zugführern rangiert werden?
 - e) Wie erklären sich die Rangierkosten für die beiden Alternativen des Planfalles 2 in Höhe von 12 000 DM bei der Verwendung von zwei bzw. drei festgekuppelten Einheiten VT 628/928?
 - f) Sind in die Kostenaufstellungen auch Kosten und Erlöse des Güterzugbetriebes eingerechnet?
 - g) Wie gliedern sich die Kosten „übrige Bahnanlagen“ auf?
 - h) Wie hoch sind die „laufabhängigen Kosten“ pro km heute und im Fall des Betriebs mit VT 628/928 sowie beim Einsatz eines modernisierten Schienenbusses?
 - i) Schlüsselt man die Angaben der DB zu den Kosten der „Wagenbehandlung“ nach (255) Betriebstagen auf, ergeben sich bei einem einfachen Stundentakt mit zwei VT 628/928 (Planfall 2, Variante 2) tägliche Kosten von ca. 70,50 DM pro Fahrzeugeinheit; im Fall des verdichteten Stundentaktes mit drei dieser Dieseltriebwagen gibt die DB ca. 61 DM „Wagenbehandlungskosten“ pro Einheit und Betriebstag an.
Wie erklärt sich die Differenz, und wie gliedern sich die Wagenbehandlungskosten auf?
8. Wie hoch wären die Investitionskosten bei Einführung
 - a) eines einfachen Zugleitbetriebes,

- b) eines Zugleitbetriebes mit technischer Sicherung (Modell Dachau–Altomünster),
c) eines Funkleitbetriebes (Modell Titisee–Seebruck)?
9. Wie hoch wären die Investitionskosten für technische Sicherung bzw. für die Aufhebung von Bahnübergängen gemäß den Vorschlägen der Komplan-Studie (von der Landesarbeitsgemeinschaft Verkehr der GRÜNEN Rheinland-Pfalz in Auftrag gegeben)?
10. Wie hoch war der Erlös aus dem Fahrkartenverkauf der einzelnen Tarifpunkte an der Strecke 652 im Zeitraum 1983 bis 1987, gegliedert nach
a) Zeitkarten,
b) Einzelfahrscheinen im Nahverkehr,
c) Einzelfahrscheinen im Fernverkehr?
11. In der Drucksache 10/1932 ist der Streckenabschnitt Wolfstein–Lauterecken–Grumbach im Anhang 3 der Anlage 3 zum Wirtschaftsplan der DB für das Geschäftsjahr 1984 in der Liste A aufgeführt, Strecken, „deren unwirtschaftlicher Verkehr unter Gewährung von Ausgleichszahlungen des Bundes fortgeführt werden“ sollen.
a) In welchen Jahren wurden diese Ausgleichszahlungen gewährt, und wie hoch waren sie jeweils?
b) Sind auch im aktuellen Wirtschaftsplan der DB Ausgleichszahlungen vorgesehen?
12. Die Lautertalbahn tangiert die Güterzugstrecke Lampertsmühle–Otterbach–Reichenbach (Pfalz) sowie die Glantalbahn Altenglan–Staudernheim. Beide Strecken sind ebenfalls in der Liste A des Anhangs 3 zur Anlage 3 des DB-Wirtschaftsplans 1984 aufgeführt.
a) In welchen Jahren hat die Strecke Lampertsmühle–Otterbach–Reichenbach Ausgleichszahlungen erhalten, und wie hoch waren sie jeweils?
b) In welchem Verhältnis stehen Ausgleichszahlungen zu den Unterhaltungskosten?
c) In welchen Jahren wurden für die Glantalbahn Ausgleichszahlungen geleistet, und wie hoch waren sie jeweils auf den betreffenden Abschnitten?
d) In welchem Verhältnis stehen die Ausgleichszahlungen zu den Unterhaltungskosten?
13. Ist der Bundesregierung bekannt, daß sich eine Firma mit ca. 1 200 Beschäftigten, der größte Betrieb im Landkreis Kusel, finanziell an der Errichtung eines DB-Haltepunktes auf dem Werksgelände beteiligen würde?
- Dieser Haltepunkt wird in der Komplan-Studie (s. o.) als eine Voraussetzung – neben modernisiertem Betrieb und auf die Schichtzeiten abgestimmtem Fahrplan – zur Sicherung und Aufkommenssteigerung des Schienen-Personen-Nahverkehrs genannt.

Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Tatsache?

14. Welche Verkehrszählungen zum Abschnitt Kaiserslautern–Lauterecken der B 270 liegen der Bundesregierung vor, und welche Ergebnisse haben diese Zählungen erbracht?

Bezogen auf Ortsdurchfahrten und Fahrtrichtungen der B 270:

- a) Wie hoch ist die Tagesbelastung?
 - b) Wie hoch ist die Spitzenstundenbelastung, und wann ist jeweils diese Spitzenstunde?
 - c) Wie hoch ist der Anteil des Schwerverkehrs am Tagesverkehrsaufkommen?
15. Welche Gesamtkosten sind für den Ausbau der B 270 zwischen Kaiserslautern und Lauterecken zu erwarten, und wie gliedern sie sich für die einzelnen Ortsumgehungen bzw. -durchfahrten auf?
16. Wie hoch sind die Baukosten für die Fußgängerunterführung in Lohnweiler nach der aktuellen Konzeption?

Bonn, den 7. März 1988

Weiss (München)

Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion