

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion  
DIE GRÜNEN  
— Drucksache 11/1950 —**

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

*Der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr – E 12/  
32.30.05/26 VM 88 (1) – hat mit Schreiben vom 28. April 1988 die  
Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beant-  
wortet:*

**Vorbemerkung**

Die Antworten beruhen auf den Angaben der Deutschen Bundesbahn. In einigen Fragen werden fiktive Betriebszustände unterstellt, deren Planung, Auswertung und Kalkulation nur durch sehr zeitaufwendige, zusätzliche Untersuchungen der Deutschen Bundesbahn möglich wären. Auf diese Untersuchungen wurde wegen des auch mit erheblichen Kosten verbundenen Mehraufwandes verzichtet, zumal sie für die weiteren Überlegungen zur Strecke nicht von Bedeutung sind.

1. Welche Verkehrswegeinvestitionen wurden im Lautertal im Zeitraum 1983 bis 1987 getätigt

- a) auf der Straße,
  - b) auf der Schiene?

**a) Straße**

Für Erneuerungs- bzw. Um- und Ausbaumaßnahmen im Zuge der B 270 zwischen Kaiserslautern und Lauterecken wurden in den Jahren 1983 bis 1987 rd. 1,6 Mio. DM investiert.

**b) Schiene**

Die Ausgaben auf der Strecke Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach beliefen sich für die Jahre 1983 bis 1987 auf insgesamt rd. 2,35 Mio. DM.

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?
  - a) In dem angesprochenen Abschnitt der B 270 werden im Durchschnitt pro Jahr rd. 0,45 Mio. DM aufgewendet.
  - b) Die jährlichen Unterhaltungskosten der Strecke Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach belaufen sich auf Selbstkostenbasis mit Kostenstand 1987 auf rd. 1,98 Mio. DM.
  - c) Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.
3. Wie hoch ist das durchschnittliche jährliche Güterverkehrsaufkommen 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?

Das Güterverkehrsaufkommen der letzten zehn Jahre ist aufgegliedert nach Tarifpunkten und getrennt nach Versand und Empfang in nachstehender Übersicht aufgelistet. Eine Aufgliederung nach Anzahl und Anteil der Kunden ist aus Wettbewerbsgründen nicht angegeben.

**a) Tarifpunkt: Kaiserslautern West**

Jahr	Versand		Empfang	
	Wagen	Tonnen	Wagen	Tonnen
1978	414	127	895	28 311
1979	160	385	605	18 753
1980	136	123	659	19 567
1981	158	885	538	16 088
1982	251	3 244	430	7 768
1983	154	4	175	4 622
1984	16	213	44	1 246
1985	40	700	31	808
1986	19	278	21	610
1987	1	19	7	160

## b) Tarifpunkt: Lampertsmühle-Otterbach

Jahr	Versand		Empfang	
	Wagen	Tonnen	Wagen	Tonnen
1978	109	134	243	6 420
1979	120	201	267	6 985
1980	129	132	246	7 014
1981	86	148	204	5 469
1982	97	163	224	5 854
1983	112	229	200	5 511
1984	136	178	491	13 658
1985	137	36	244	6 907
1986	148	127	235	7 235
1987	169	236	218	7 264

## c) Tarifpunkt: Katzweiler

Jahr	Verand		Empfang	
	Wagen	Tonnen	Wagen	Tonnen
1978	2	49	87	2 195
1979	2	54	68	1 719
1980	1	–	77	1 897
1981	–	–	63	1 536
1982	–	–	77	1 985
1983	–	–	64	1 626
1984	–	–	42	1 015
1985	–	–	41	1 028
1986	–	–	41	1 063
1987	1	9	29	695

## d) Tarifpunkt: Hirschhorn

Jahr	Versand		Empfang	
	Wagen	Tonnen	Wagen	Tonnen
1978	–	–	131	3 300
1979	–	–	127	3 200
1980	1	26	122	3 092
1981	–	–	124	3 129
1982	–	–	117	2 988
1983	–	–	127	3 225
1984	–	–	109	2 777
1985	–	–	100	2 524
1986	–	–	90	2 253
1987	–	–	96	2 422

## e) Tarifpunkt: Olsbrücken

Jahr	Versand		Empfang	
	Wagen	Tonnen	Wagen	Tonnen
1978	6	87	29	706
1979	12	226	31	761
1980	4	201	34	862
1981	1	26	25	641
1982	–	–	20	511
1983	–	–	11	287
1984	–	–	10	254
1985	–	–	6	155
1986	–	–	1	26
1987	Auflassung zum 1. Juni 1986			

## f) Tarifpunkt: Kreimbach

Jahr	Versand		Empfang	
	Wagen	Tonnen	Wagen	Tonnen
1978	100	1 855	61	1 136
1979	77	1 241	59	1 141
1980	47	1 004	102	3 590
1981	106	624	200	7 650
1982	26	2 112	94	3 334
1983	12	487	48	1 166
1984	56	208	32	756
1985	1	1 082	29	697
1986	31	11	21	545
1987	–	1 110	14	364

## g) Tarifpunkt: Wolfstein

Jahr	Versand		Empfang	
	Wagen	Tonnen	Wagen	Tonnen
1978	327	2 428	807	17 681
1979	427	3 202	700	14 705
1980	446	3 244	488	10 549
1981	408	2 955	417	9 464
1982	378	2 726	400	8 847
1983	442	2 631	394	8 580
1984	398	2 176	400	9 222
1985	436	2 787	426	10 058
1986	322	1 525	417	10 052
1987	295	1 447	401	9 443

## h) Tarifpunkt: Lauterecken-Grumbach

Jahr	Versand		Empfang	
	Wagen	Tonnen	Wagen	Tonnen
1978	33	488	290	6 123
1979	41	529	355	7 501
1980	31	421	390	8 240
1981	31	487	335	7 238
1982	26	398	374	8 092
1983	24	340	412	8 826
1984	33	403	348	7 717
1985	39	443	383	8 204
1986	34	463	298	6 693
1987	24	286	358	8 250

4. Welche kalkulatorischen Erlöse aus dem Güterverkehrsaufkommen werden bei der Streckenrechnung (Rentabilitätsberechnung) für die Strecke 652 durchschnittlich eingesetzt?

In die Streckenrechnung D gemäß DB-Dienstvorschrift 238 fließen keine kalkulatorischen Erlöse, sondern zu erwartende Erlösänderungen ein.

5. Wie viele Personen sind an der Strecke 652 in welchen Tätigkeitsbereichen beschäftigt, und wie hoch sind die Personalkosten?

Nachstehende Übersicht gibt Aufschluß über die an der Strecke 652 eingesetzten Personale (Stand 1987 – Grund und Vertreterbedarf):

Stelle/Tätigkeit	eingesetzte P	(Selbstkosten 1987)
Lauterecken/Fdl, Verk.	2,56	261 TDM
Lauterecken/Fdl	2,40	216 TDM
Posten 2587/Schranke	1,94	161 TDM
Posten 3035/Schranke	2,05	171 TDM
Heinzenhausen/Agent	1,34	26 TDM
Wolfstein/Fdl, Fka	2,43	248 TDM
Posten 2562/Schranke	2,06	171 TDM
Kreimbach/Schranke, Fka	2,39	227 TDM
Kaulbach/Schranke, Fka	2,30	191 TDM
Olsbrücken/Fdl, Fka	2,39	227 TDM
Lampertsm./Fdl, Schranke, Fka	2,33	237 TDM
Lampertsm./Stellwerk 1	1,97	178 TDM

26,16                  2 314 TDM

6. Wie viele Personen sind zur betrieblichen Abwicklung
- heute notwendig,
  - notwendig, wenn nur noch eine Kreuzungsmöglichkeit auf der Strecke betrieben würde und die bislang handbedienten Bahnübergänge mit technischer Sicherheit ausgerüstet würden?

- a) Die heute notwendigen Personale sind in der Antwort zu Frage 5 aufgeführt.
- b) Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Zudem setzt ein akzeptables Betriebsprogramm allein für den Reisezugbetrieb das Vorhandensein von mindestens zwei Kreuzungsbahnhöfen voraus.

7. In der Untersuchung eines Düsseldorfer Ingenieurbüros werden für die unterschiedlichen Szenarien die Jahreskosten „nach Angaben der DB“ wiedergegeben.
- Auf welches Jahr oder auf den Durchschnitt welcher Jahre beziehen sich die Kostenangaben der „heutigen Situation“?
  - Welche Maßnahmen am Oberbau wurden seit 1983 durchgeführt, und wie haben sich die Kosten dieser Maßnahmen in den Angaben der DB niedergeschlagen?
  - Was versteht die DB unter „Vorhaltungskosten“, und wie gliedern sich diese Kosten auf?
  - 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?
  - 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?
  - Sind in die Kostenaufstellungen auch Kosten und Erlöse des Güterzugbetriebes eingerechnet?
  - Wie gliedern sich die Kosten „übrige Bahnanlagen“ auf?
  - Wie hoch sind die „laufabhängigen Kosten“ pro km heute und im Fall des Betriebs mit VT 628/928 sowie beim Einsatz eines modernisierten Schienenbusses?
  - 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?

- a) Auf das Jahr 1984.
- b) Bei den Angaben handelt es sich um kalkulatorische Durchschnittswerte. Maßnahmen am Oberbau haben sich nicht in den Kostenangaben niedergeschlagen.
- c) Bei den im Gutachten als „Vorhaltungskosten“ bezeichneten Kosten handelt es sich um
- zeitabhängige Unterhaltungskosten,
  - kalkulatorische Abschreibung,
  - kalkulatorische Zinsen
- für die eingesetzten Triebfahrzeuge und Reisezugwagen.

Die angegebenen Kosten schlüsseln sich wie folgt auf:

- 553 TDM für Triebfahrzeuge,
- 250 TDM für Reisezugwagen,
- 171 TDM für Akkutriebwagen mit Steuerwagen.

- d) Die Rangierkosten enthalten Kosten für Antriebs- und Betriebsstoffe, Triebfahrzeugbehandlungsdienst, Triebfahrzeuge und Triebfahrzeugbehandlungsanlagen. Personalkosten sind nicht enthalten.
- e) Die unter d) genannten Kosten fallen auch bei Einsatz des VT 628/928 an. Da die Zugbildungsaufgaben in der Regel entfallen, wurden die Kosten gegenüber dem heutigen Bedarf auf ca. ein Drittel geschätzt.
- f) Die Kosten-Erlösbetrachtung bezieht sich nur auf den Reisezugverkehr.
- g) Die Kosten für die „übrigen Bahnanlagen“ beinhalten folgende Positionen:
  - Bahnsteige, Bahnhofsvorplätze etc.,
  - Brücken,
  - Bahnübergänge,
  - Fernmeldeanlagen,
  - Signalanlagen,
  - Hochbauten.
- h) Die „laufabhängigen Kosten“ betragen pro km:
  - heutiger Betrieb: ca. 3,10 DM/km
  - Einsatz VT 628 Taktverkehr: ca. 2,10 DM/km.Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.
- i) Bei Einsatz von drei Einheiten VT 628 verringern sich die spezifischen Wagenbehandlungskosten, weil die dritte Einheit nicht ganztägig eingesetzt wird und deshalb weniger Aufwand bei der Wagenbehandlung entsteht.

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–Seebrück)?

Für die Strecke Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach kommt wegen der planmäßigen Kreuzungen im Reisezugbetrieb aus Sicherheitsgründen nur der „signalisierte Zugleitbetrieb“ in Frage. Die Investitionen hierfür würden sich auf ca. 8,3 Mio. DM belaufen.

Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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)?

Für die Beseitigung der handbedienten Schranken

- Heinzenhausen,
- Posten 2587,
- Posten 3035,
- Posten 2562,
- Kaulbach

wären Investitionen von ca. 2,45 Mio. DM erforderlich.

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?

Der Erlös aus dem Fahrkartenverkauf ist in der Anlage dargestellt.

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?

a) Für den Streckenabschnitt Wolfstein – Lauterecken–Grumbach wurden folgende Ausgleichszahlungen (Güterverkehr) gewährt:

- 1983 – 146,6 TDM,
- 1984 – 189,2 TDM.

b) Nein; seit 1985 sind die Voraussetzungen für Ausgleichszahlungen entfallen.

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?
- a) Für die Strecke Lampertsmühle-Otterbach – Reichenbach wurden für den Güterverkehr folgende Ausgleichszahlungen gewährt:
- 1983 – 142,7 TDM,
  - 1984 – 169,1 TDM,
  - 1985 – 88,4 TDM,
  - 1986 – 219,5 TDM,
  - 1987 – Betrag steht noch nicht fest.
- b) Ausgleichszahlungen und Unterhaltungskosten sind in keinem Verhältnis zu sehen.
- Die Ausgleichszahlungen richten sich nicht nach den Unterhaltungskosten einer Strecke, sondern werden ermittelt aus den Ausgaben für die Erhaltung der Strecke (Güterzuganteil) plus 75 % der Betriebsführungskosten (Güterzug) minus anteilige Erlöse.
- c) Für die Strecke Altenglan – Staudernheim wurden für den Güterverkehr folgende Ausgleichszahlungen gewährt:
- 1983 – 352,0 TDM,
  - 1984 – 373,9 TDM,
  - 1985 – 378,6 TDM,
  - 1986 – 84,5 TDM.
- d) Auf die Antwort zu Teil b der Frage 12 wird verwiesen.

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 Tatheit?

Ein derartiges Firmenangebot liegt der Deutschen Bundesbahn bisher nicht vor. Sollte es vorgelegt werden, wird die Deutsche Bundesbahn dies in ihren weiteren Überlegungen berücksichtigen.

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 Tagesverkehrs-aufkommen?
- a) Der durchschnittliche Werktagsverkehr auf der B 270 beträgt nach den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 1985 und nach Angaben in Verkehrsgutachten
- Lauterecken rd. 3 600 Kfz/24 Stunden,
  - Hohenöllen rd. 2 800 Kfz/24 Stunden,
  - Hirschhorn rd. 6 800 Kfz/24 Stunden,
  - Katzweiler rd. 9 800 Kfz/24 Stunden,
  - Otterbach rd. 11 000 Kfz/24 Stunden.
- Dabei sind die Anteile der Fahrtrichtungen etwa gleich groß.
- b) Die Spitzenstundenbelastung liegt zwischen 16.30 Uhr und 17.30 Uhr und beträgt rd. 10 % des durchschnittlichen Werktagsverkehrs.
- c) Der Anteil des Güterverkehrs liegt zwischen 5 % und 14 %.

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?

Die zur Zeit veranschlagten Kosten in Höhe von insgesamt 64,2 Mio. DM gliedern sich wie folgt auf:

Verlegung bei Lohnweiler	5,7 Mio. DM,
Umgehung Heinzenhausen	11,7 Mio. DM,
Verlegung bei Wolfstein	12,3 Mio. DM,
Umgehung Olsbrücken	10,0 Mio. DM,
Umgehung Hirschhorn	6,0 Mio. DM,
Umgehung Katzweiler	10,0 Mio. DM,
Ausbau von Ortsdurchfahrten, Anlage von Radwegen und Bau von Busbuchten	8,5 Mio. DM.

16. Wie hoch sind die Baukosten für die Fußgängerunterführung in Lohnweiler nach der aktuellen Konzeption?

Die Baukosten sind zur Zeit mit rd. 450 000 DM veranschlagt.

## Einnahmesituation Kursbuchstrecke 652

(Lautertalstrecke)

– in DM –

	1983				1984				1985				1986			
	Nah-verk. 1	Fern-verk. 2	Zeit-karten 3	Gesamt 4												
Kaiserslautern Hbf.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
K'lautern Pfaffwerk	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
K'lautern West	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Lampertsmühle–Ottersb.	25 478	59 448	91 693	176 619	32 135	74 982	96 870	203 987	28 928	67 497	102 120	198 545	29 048	67 779	111 190	208 017
Katzweiler	2 740	6 396	54 230	63 366	3 201	7 470	59 010	69 681	2 771	6 465	54 016	63 252	2 836	6 618	56 582	66 036
Hirschhorn (Pfalz)	–	–	32 597	32 597	–	–	31 498	31 498	–	–	30 313	30 313	–	–	32 723	32 723
Untersulzbach	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Olsbrücken	8 342	19 466	94 207	122 015	7 985	18 631	88 008	114 624	7 686	17 935	78 823	104 444	6 518	15 210	66 380	88 108
Kaulbach	4 716	11 004	51 103	66 823	5 297	12 361	47 128	64 786	4 473	10 438	43 074	57 985	4 973	11 603	38 459	55 035
Kreimbach	2 963	6 914	18 440	28 317	2 625	6 125	16 979	25 729	3 731	8 704	12 805	25 240	1 568	3 658	12 327	17 553
Roßbach (Pfalz)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Wolfstein	42 269	98 628	92 914	233 811	47 620	111 113	90 876	249 609	46 824	109 257	100 277	256 358	36 952	86 222	98 773	221 947
Reckweilerhof	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Heinzenhausen	1 664	3 881	19 319	24 864	2 082	4 859	22 639	29 580	1 952	4 555	22 440	28 947	1 473	3 438	14 564	19 475
Lohnweiler	–	–	10 201	10 201	–	–	7 636	7 636	–	–	10 355	10 355	–	–	11 058	11 058
Lauterecken–Grumbach	63 545	148 271	190 522	402 338	47 770	111 464	193 550	352 784	47 484	110 797	186 720	345 001	52 766	123 122	171 341	347 229
Summe	151 717	354 008	655 226	1 160 951	148 715	347 005	654 194	1 149 914	143 849	335 648	640 943	1 120 440	136 134	317 650	613 397	1 067 181

Anlage

