LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

12. Wahlperiode

Drucksache 12/814

06. 01. 1992

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Dörr (DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr

Wiederaufnahme des Zugverkehrs zwischen Monsheim und Grünstadt

Die Kleine Anfrage 401 vom 27. November 1991 hat folgenden Wortlaut:

Obwohl die 1815-Grenze zwischen Rheinhessen und der Pfalz seit der Gebietsreform der siebziger Jahre auch als Verwaltungsgrenze nicht mehr existiert, wurde 1984 der Schienenpersonenverkehr auf der Strecke Neustadt – Alzey – Mainz zwischen dem pfälzischen Gründstadt und dem rheinhessischen Monsheim unterbrochen, so als existiere diese alte Grenze, unsichtbar zwar, noch. Auch die Anschlüsse mit meist zwei Minuten Umsteigezeit in Monsheim vom Bus zum nach Worms fahrenden Zug, nur für Schnelläufer zu meistern, nicht jedoch für ältere oft auf den ÖPNV angewiesene Menschen, belegen, daß die zwar juristisch aufgehobene Grenze im ÖPNV schlimmer als zu königlich-bayerischer und großherzoglich-hessischer Zeit existiert. Von gesellschaftlichen Gruppen wie dem VCD (Verkehrsclub Deutschland) wurde immer wieder die Wiedereröffnung genannten Streckenabschnittes gefordert.

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist es zutreffend, daß genannter Streckenabschnitt vor der Einstellung des Personenverkehrs mit einer hohen Summe instand gesetzt wurde (z. B. elektrische Signale und Schranken), wenn ja, in welcher Höhe?
2. Gab oder gibt es eine Zusage der Landesregierung für eine Renovierung des Stellwerkes Grünstadt-Nord, wenn ja, gilt die Zusage noch, oder wurden die zugesagten Mittel anderweitig verwandt?
3. Teilt die Landesregierung die Auffassung, daß durch die Umsteigesituation in Monsheim der ÖPNV ähnlich wie in Pirmasens-Nord bewußt erschwert werden soll, wenn nein, weshalb nicht?
4. Trifft es zu, daß der Landesregierung seit Frühjahr 1991 ein Gutachten zu genanntem Streckenabschnitt vorliegt, wenn ja, wird die neue Landesregierung es den Kreisverwaltungen zu deren Verkehrsplanungen zur Verfügung stellen, und trifft es zu, daß die Landesregierung dem Kreis Bad Dürkheim bisher die Zustellung genannten Gutachtens verweigert hat, wenn ja, weshalb?
5. Teilt die Landesregierung die Auffassung, daß der Zugverkehr auf dieser Strecke zur besseren Überwindung der ehemaligen rheinhessisch-bayerischen Grenze wiederaufgenommen werden sollte, und welche Möglichkeiten sieht sie gegebenenfalls, darauf hinzuwirken?
6. Ab wann könnte eine Wiederaufnahme des Zugverkehrs erfolgen?

Das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 30. Dezember 1991 wie folgt beantwortet:

Der Schienenpersonenverkehr auf der DB-Strecke Monsheim – Grünstadt wurde im Jahr 1984 auf die Straße verlagert; die Strecke wird seitdem ausschließlich im Güterverkehr genutzt.

Die Landesregierung tritt grundsätzlich dafür ein, DB-Strecken, die derzeit nur noch im Schienengüterverkehr genutzt werden, für den Schienenpersonenverkehr zu reaktivieren. Voraussetzung ist allerdings, daß hierfür künftig ein ausreichendes Fahrgastaufkommen erwartet werden kann.

Die Landesregierung hat deshalb Möglichkeiten für eine Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs auf den Strecken Monsheim – Grünstadt und Eisenberg – Grünstadt gutachterlich beurteilen lassen.

b. w.

Druck: Landtag Rheinland-Pfalz, 10. Januar 1992

Zu Frage 1:

Im Jahr 1982 wurden zwei Bahnübergänge im Zuge der DB-Strecke Monsheim – Grünstadt automatisiert sowie ein Bahnübergang aufgehoben. Hierdurch konnte die Deutsche Bundesbahn ihren Personalbedarf für den Betrieb der Strecke um drei Dienstkräfte verringern. Die Gesamtkosten der Baumaßnahmen betrugen 523 TDM.

Im Signal- und Oberbaubereich wurden keine Investitionen vorgenommen.

Zu Frage 2:

Nein. Die Landesregierung hatte für den Fall eines positiven Ergebnisses des vorgenannten Gutachtens allerdings ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Beteiligung an notwendigen Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung der DB-Strecken Monsheim – Grünstadt und Eisenberg – Grünstadt erklärt.

Zu Frage 3:

Nein. Die Fahrplangestaltung und die Umsteigesituation von der Schiene auf den Bus ist in Monsheim auf die Fahrtziele der Mehrzahl der ÖPNV-Nutzer ausgerichtet.

Zu Frage 4:

Das von der Landesregierung in Auftrag gegebene Gutachten „Ermittlung der Reisendenpotentiale und Abschätzung der Wirtschaftlichkeit bei Wiedereröffnung der Schienenstrecken Grünstadt – Eisenberg und Grünstadt – Monsheim" wurde im Herbst 1991 vorgelegt. Die Landesregierung hat die Ergebnisse den betroffenen Gebietskörperschaften, den Bahnbusgesellschaften und der Deutschen Bundesbahn im Rahmen einer Präsentation am 22. November 1991 vorgestellt.

Die Kreisverwaltung Bad Dürkheim hatte einen Abdruck des Gutachtens bereits vorab erhalten.

Zu Fragen 5 und 6:

Nach den Ergebnissen des Gutachtens ist die Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs auf den Strecken Monsheim – Grünstadt und Eisenberg – Grünstadt nicht zu empfehlen. Nach Auffassung der Gutachter ist aufgrund des sehr geringen Reisendenpotentials keine ausreichende Inanspruchnahme im Schienenpersonenverkehr zwischen Monsheim und Grünstadt zu erwarten. Eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs wäre danach nur mit sehr hohen Betriebsdefiziten möglich.

Bei dieser Sachlage verfolgt die Landesregierung die Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs auf der Strecke Monsheim – Grünstadt nicht weiter.

Brüderle
Staatsminister