

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Frau Fritsche (DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr

Zukunft der Eisenbahnstrecke Au – Limburg

Die Kleine Anfrage 1519 vom 25. März 1993 hat folgenden Wortlaut:

In der Rahmenvereinbarung des Landes Rheinland-Pfalz mit der Deutschen Bundesbahn (DB) über die künftige Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs vom 9. Juni 1986 wurde die Strecke Limburg – Au (KBS 461) als lfd. Nr. 27 in die Kategorie I eingestuft. Der Abschnitt Limburg – Wilsenroth liegt dabei im Bereich des benachbarten Bundeslandes Hessen. Diese Einstufung bedeutete, daß die Bundesbahn in Zusammenarbeit mit dem Land Einzelplanungen zur Verbesserung des Verkehrsangebotes durchführen würde. Darüber hinaus wurde der Schienenpersonenverkehr für die Dauer von zehn Jahren garantiert, sofern sich keine nachhaltige Verringerung der Nachfrage einstellt. In letzter Zeit ist die Bahnlinie jedoch ins Gerede gekommen, da die Nachfrage offensichtlich rückläufig ist.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Einzelplanungen hat die DB für die KBS 461 vorgenommen, welche Ergebnisse brachten die Planungen, und welche Maßnahmen wurden zu welchen Zeitpunkten jeweils umgesetzt?
2. Wer trug die jeweiligen Kosten der Maßnahmen aus Frage 1?
3. Wie hoch ist nach Kenntnis der Landesregierung das jährliche Reisendenaufkommen auf der KBS 461 in den Abschnitten Au – Altenkirchen, Altenkirchen – Westerburg und Westerburg – Limburg seit Abschluß der Rahmenvereinbarung, und wann begann der Versuchs- bzw. Beobachtungszeitraum für die KBS 461?
4. Bei welchen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten und in welcher jeweiligen Höhe sind seit dem Abschluß der Rahmenvereinbarung ggf. signifikante Veränderungen (+ bzw. – 10 %) festzustellen?
5. Bei welchen Zügen und zu welchen Tageszeiten sind besondere Nachfragekonzentrationen bzw. eine besonders schwache Auslastung festzustellen?
6. Auf welche Ursachen führt die Landesregierung die Veränderungen im Reisendenaufkommen zurück, und wie bewertet sie diese Veränderungen?

Das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 19. April 1993 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Bereits zum Jahresfahrplanwechsel 1988 wurde in Abstimmung mit den kommunalen Gebietskörperschaften und der zuständigen Planungsgemeinschaft ein neugestaltetes Zugangebot auf der Strecke Au – Limburg eingeführt. Das Angebot sah die Beschleunigung von Zugfahrten, den Einsatz neuen Fahrzeugmaterials sowie eine Steigerung der Zugfahrten vor.

Dieses Fahrtenangebot wurde seitdem wie folgt weiterentwickelt:

Streckenabschnitt	1988	1989	1990	1991	1992
Au-Altенkirchen					
mo-fr	33	34	36	40	42
sa	18	18	18	23	27
so	12	13	13	17	21

Streckenabschnitt	1988	1989	1990	1991	1992
Altenkirchen-Hachenburg					
mo-fr	21	21	21	20	22
sa	12	12	13	12	12
so	4	4	4	4	8
Hachenburg-Erbach					
mo-fr	21	22	22	22	24
sa	12	12	13	12	12
so	4	4	4	4	4
Erbach-Westerburg					
mo-fr	23	23	23	25	27
sa	14	14	14	13	13
so	0	0	0	0	0
Westerburg-Limburg					
mo-fr	28 ^{*)}	30	30	30	31
sa	15	16	15	15	15
so	0	0	0	0	0

*) = zusätzlich 1 Zug Limburg-Hadamar

Insgesamt ist das Zugangebot des Fahrplanjahres 1992/1993 um 22 % höher als im Fahrplanjahr 1988/1989.

Zum Fahrplanwechsel 1989/1990 wurden bis auf zwei Zugfahrten alle Zugleistungen im Streckenabschnitt Limburg – Hachenburg mit neuen Triebwagen VT 628 bedient; zum Fahrplanwechsel 1991/1992 wurde eine weitere Zugleistung auf VT 628 umgestellt. Im Abschnitt Westerburg – Au wurde zum Fahrplanwechsel 1991/1992 eine Zugleistung von Lokbespannung auf Triebwagen VT 796 umgestellt.

Trotz der erheblichen Angebotsverbesserungen ist die Fahrgastnachfrage in erheblichem Umfang zurückgegangen. Die Deutsche Bundesbahn hat deshalb ein neues Bedienungskonzept entwickelt, das ab Fahrplanwechsel 1993/1994 eingeführt werden soll. Es weist folgende Merkmale auf:

- Erhaltung des Gesamtleistungsumfanges
- stärkere Rhythmisierung auf allen Teilabschnitten
- Wegfall einzelner Verdichtungsfahrten mit geringer Nutzung zugunsten der Bedienung in den Schwachlastzeiten.

Zu Frage 2:

Die Kosten der Angebotsverbesserungen sind von der Deutschen Bundesbahn getragen worden.

Zu Frage 3:

Der Beobachtungszeitraum nach der ÖPNV-Rahmenvereinbarung begann am 29. Mai 1988.

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage (Reisendenkilometer je km Betriebslänge an Werktagen außer Samstag) ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

**Entwicklung des Reisendenaufkommens der Strecke
Au – Limburg im Zeitraum 1988 – 1992**

Streckenabschnitt	1988	1992
Au – Altenkirchen	955	697
Altenkirchen – Hachenburg	507	377
Hachenburg – Erbach	607	276
Erbach – Westerburg	709	359
Westerburg – Limburg	1 378	625

Zu Fragen 4 und 5:

Zur Veränderung der Reisendenzahlen bei den einzelnen Bahnhöfen der Strecke Au – Limburg liegen der Landesregierung keine Einzelangaben vor. Gleiches gilt für zug- oder tageszeitbezogene Nachfrageschwankungen.

Zu Frage 6:

Für den Rückgang des Reisendenaufkommens auf der Strecke Au – Limburg sind nach Auffassung der Landesregierung die erheblich längeren Reisezeiten des Schienenverkehrs im Vergleich zur Straße und die z. T. siedlungsferne Lage der Haltepunkte ursächlich. Hinzu kommen mögliche Verlagerungseffekte aus der Einbeziehung der Siegstrecke in den Verkehrsverbund Rhein/Ruhr und Änderungen bei den Busverkehren zur Schülerbeförderung.

Der Gemeinsame Ausschuß, der die Umsetzung der ÖPNV-Rahmenvereinbarung koordiniert, hat am 17. Februar 1993 die Bezirksregierung Koblenz beauftragt, in einer Arbeitsgruppe zusammen mit den kommunalen Gebietskörperschaften, der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, der Deutschen Bundesbahn und den regionalen Busgesellschaften die Ursachen des Fahrgastrückganges näher zu untersuchen und Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebotes zu prüfen.

In Vertretung:
Eggers
Staatssekretär