

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Weiss (München), Frau Unruh und der Fraktion DIE GRÜNEN

Vorgesehene Streckenstilllegung bei der Deutschen Bundesbahn auf der Strecke Wuppertal-Elberfeld – Wuppertal-Cronenberg (Kursbuchstrecke 402)

In den derzeit laufenden Verhandlungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Land Nordrhein-Westfalen steht der Weiterbetrieb des Schienenpersonenverkehrs auf o. a. Strecke zur Disposition.

Vor einer denkbaren Streckenstilllegung sind nach dem Beschuß des Deutschen Bundestages vom 13. Juni 1985 (Drucksache 10/3467) einige Prüfungen durchzuführen.

Dazu fragen wir die Bundesregierung:

1. Trifft es zu, daß die o. a. Bahnstrecke eine der am besten angenommenen Nebenstrecken der Deutschen Bundesbahn ist?

Trifft es zu, daß die Bundesbahn auf dieser Strecke einen Kostendeckungsgrad von 51 Prozent erreicht?

Wie hoch sind die jährlichen Betriebskosten und die jährlichen Einnahmen auf dieser Strecke?

Auf welchen anderen Nebenstrecken der Bundesbahn wird ein noch höherer Kostendeckungsgrad erreicht?

2. Welche Erwägungen veranlassen die Bundesbahndirektion Köln, die Stilllegung einer der bestangenommenen Nahverkehrsstrecken der Deutschen Bundesbahn zu betreiben?

3. Durch welche konkreten Maßnahmen hat die Deutsche Bundesbahn in den letzten Jahren versucht, die Fahrgästzahlen auf dieser Strecke zu erhöhen und damit das Betriebsergebnis weiter zu verbessern?

Hat die Bundesregierung versucht, auf die Deutsche Bundesbahn einzuwirken, daß

- der Fahrbetrieb vereinfacht wird,
- die Organisation des Nebenstreckenbetriebs mit dem Ziel der Kosteneinsparung optimiert wird,
- kostengünstigere und attraktivere Fahrzeuge (z. B. VT 628) eingesetzt werden,

- geprüft wird, ob bestehende Parallelverkehre mit Bundesbahnbusen wieder auf die Schiene zurückverlagert werden können,
- so wie es der Beschuß des Bundestages vom 13. Juni 1985 vorsieht?
4. Der Bundestag hat beschlossen, daß Grundlage eines Stilllegungsantrags nicht das zuletzt auf der Strecke verbliebene Reisendenaufkommen sein darf, sondern daß das im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzepts erreichbare Reisendenpotential zugrunde gelegt werden muß.

Welches regionale Verkehrskonzept für den Raum Wuppertal wird dabei zugrunde gelegt, und welches Reisendenpotential wurde dafür ermittelt?

5. Wie würde sich das Betriebsergebnis bei Einführung des Einmannbetriebs entwickeln?

Wie würde sich das Betriebsergebnis entwickeln bei Einführung eines 30-Minuten-Takts?

Wie würde sich das Betriebsergebnis entwickeln bei einer Weiterführung der Strecke im 30-Minuten-Takt über Oberbarmen nach Beienburg (Einmannbetrieb)?

6. Nach dem Beschuß des Bundestages vom 13. Juni 1985 sollten die Stellungnahmen der obersten Landesbehörden zu Stilllegungsanträgen der Deutschen Bundesbahn ebenfalls Alternativvorschläge für die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, der möglichen Beteiligung anderer Gebietskörperschaften und der alternativen Gestaltung des Angebots im öffentlichen Verkehr enthalten.

Enthält die Stellungnahme des Landes Nordrhein-Westfalen solche Vorschläge?

Wenn ja, welche?

Werden diese berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?

Bonn, den 30. Juli 1987

Weiss (München)
Frau Unruh
Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion