

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Weiss (München), Frau Unruh
und der Fraktion DIE GRÜNEN**
— Drucksache 11/655 —

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

*Der Bundesminister für Verkehr – E 12/32.30.05/63 Vm 87 (4) – hat
mit Schreiben vom 14. August 1987 die Kleine Anfrage namens
der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

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?

Die Nebenbahn Wuppertal-Elberfeld – Wuppertal-Cronenberg gehört weder zu den am besten angenommenen Nebenstrecken der Deutschen Bundesbahn (DB) noch erreicht sie einen Kostendeckungsgrad von 51 Prozent.

Nach den Ermittlungen der DB stehen jährlichen Einnahmen auf der Strecke im Personennahverkehr von rd. 550 000 DM jährliche Betriebskosten für den Reisezugbetrieb in Höhe von rd. 3 000 000 DM gegenüber. Der Kostendeckungsgrad dieser Strecke beträgt somit rd. 18 %. Er liegt deutlich unter dem Kostendeckungsgrad des SPNV im Ballungsraum Rhein-Ruhr (27 %) und dem des SPNV insgesamt (31 %). (Angaben Basisjahr 1984).

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

Diese Nahverkehrsstrecke gehört zum Einzugsbereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr. Zu ihrer Bedeutung stellt ein im Jahre 1983 im Auftrage des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr von der Fa. Ing-Büro Schlegel/Dr.-Ing. Spiekermann GmbH & Co., Düsseldorf, erarbeitetes Gutachten fest:

Die Strecke Wuppertal-Elberfeld – Wuppertal-Cronenberg erreicht – selbst unter Zugrundelegung eines optimalen Angebotes – keine „schienenwürdige“ Belastung.

Insgesamt ist die Angebotsumstellung im Schienenpersonennahverkehr verkehrlich und wirtschaftlich gerechtfertigt. Selbst durch weitere Angebotsverbesserungen, wie z. B. 10-Minuten-Takt, und durch komfortablere Fahrzeuge VT 628/928 wären die Werte für Querschnittsbelastung und Auslastung/Zug nicht wesentlich zu steigern.

Ein originäres Verkehrsbedürfnis besteht kaum, denn der Verkehr entlang der Strecke wird im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr weitestgehend durch die kommunalen Buslinien bedient.

Ein Fahrgastzuwachs wäre nur dann zu erwarten, wenn die Buslinien aus Richtung Solingen, Sudberg und Remscheid in Wuppertal-Cronenberg bzw. Wuppertal-Elberfeld gebrochen würden. Für rd. 2800 Fahrgäste entstünden mehrmaliges Umsteigen und Reisezeitverlängerungen. Das vorhandene Busangebot erschließt schon heute den Einzugsbereich der Strecke besser als die Schiene.

3. Durch welche konkreten Maßnahmen hat die Deutsche Bundesbahn in den letzten Jahren versucht, die Fahrgastzahlen 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 Bundesbahnbussen wieder auf die Schiene zurückverlagert werden können,

so wie es der Beschluß des Bundestages vom 13. Juni 1985 vorsieht?

Der Bundesminister für Verkehr hat die DB bereits Anfang 1985 aufgefordert, durch den Abschluß von Rahmenvereinbarungen mit den Ländern Klarheit für die künftige Gestaltung des ÖPNV zu schaffen. Diese Vereinbarungen beinhalten auch Festlegungen über Maßnahmen zur Vereinfachung der Betriebsführung und zur Steigerung der Attraktivität.

Die Strecke Wuppertal-Elberfeld – Wuppertal-Cronenberg wird Bestandteil der zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der

DB voraussichtlich noch in diesem Jahr abzuschließenden Vereinbarung über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sein.

Auf dieser Strecke besteht bereits seit vielen Jahren Taktverkehr. Zudem wurde die Betriebsführung durch Zugleitbetrieb und Einsatz von Akku-Triebwagen vereinfacht.

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?

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat dem BMV noch keinen Antrag gemäß Bundesbahngesetz zu dieser Strecke vorgelegt.

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)?

Zu den in dieser Frage geforderten Angaben sind bei der DB Einzelermittlungen erforderlich, die nicht innerhalb der Frist, die nach der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (GO-BT) § 104 Nr. 2 vorgesehen ist, durchgeführt werden können.

Diese Angaben werden übermittelt, sobald die Deutsche Bundesbahn hierzu berichtet hat.

6. Nach dem Beschluß 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?

Die oberste Landesverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen hat zu der geplanten Angebotsumstellung noch keine Stellungnahme abgegeben.

