

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Daniels (Regensburg) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Verkehrsverbund Rhein-Sieg (Bundesbahnstrecke Bonn–Köln)

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Zuschriften hat die Deutsche Bundesbahn von der Bevölkerung bezüglich des Problems der Neugliederung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg erhalten?
2. Wie viele dieser Zuschriften waren positiv?
3. Wie viele negative Zuschriften hat die Deutsche Bundesbahn hierbei erhalten, und was waren die Hauptkritikpunkte?
4. Hält die Bundesregierung Preissteigerungen, etwa für eine Studentin mit Juniorpaß, durch die Einführung des Verkehrsverbundes, für die Strecke Bonn–Köln-Süd, von 2,60 DM auf 7,20 DM, also einer Preissteigerung von 177 Prozent, für sozial, und „empfiehlt“ die Deutsche Bundesbahn, für solche Fälle die billigere Fahrkarte von Rolandseck nach Köln-Süd zu lösen?
5. Wie viele Personen sind von Preissteigerungen durch den Verbund schätzungsweise betroffen?
6. Wie kann man einem Touristen klarmachen, daß die Benutzung eines Eilzuges der Deutschen Bundesbahn zwischen Bonn Hauptbahnhof und Köln Hauptbahnhof eine Verbundfahrkarte erfordert, während er für die Benutzung eines D-Zuges für dieselbe Strecke eine Bundesbahnfahrkarte lösen kann und teilweise auch benötigt?
7. Hält die Deutsche Bundesbahn die Erklärungen auf den Fahrtkartenautomaten in diesem Fall für ausreichend?
8. Wie behandelt die Deutsche Bundesbahn Touristen, die eine Bundesbahn-Fahrkarte von Bonn nach Köln-Süd gelöst haben und keine Verkehrsverbundkarte?
9. Welche Maßnahmen plant die Deutsche Bundesbahn, die Benachteiligung der Juniorpaß- und Seniorpaß-Gruppen durch die Einführung des Verkehrsverbundes zu reduzieren?
10. Wie ist es logisch erklärbar, daß die Bundesbahnfahrkarte „Trampermonatsticket“ in einem Eilzug innerhalb des Verkehrsverbundes benutzt werden kann, diese Fahrkarte aber im Verbund sonst nicht gilt?

11. Welchen Sinn macht es, daß der Preis für die Mitnahme eines Fahrrades in den Verbundteilzügen der Deutschen Bundesbahn nicht den Fahrradmitnahmepreisen im Verbund entspricht, sondern den wesentlich teureren Preisen der Deutschen Bundesbahn?
12. Wie soll ein Bundestagsabgeordneter die Frage von Bürgern beantworten, die angesichts der obigen Fakten behaupten, daß „durch den Verbund Fahrern mit Pässen der Strecke Bonn–Köln nur massive Nachteile entstanden sind“?
13. Welchen Rückgang bei der Benutzung dieser Strecke durch die Einführung des Verbundes hat die Deutsche Bundesbahn festgestellt?
14. Welche anderen Kritikpunkte wurden von den Zuschriften bisher genannt?
15. Wie beurteilt die Bundesregierung die einzelnen Kritikpunkte?
16. Welche Maßnahmen gedenkt sie in dem Verkehrsverbundkonzept zu treffen, um diese Benachteiligungen und Kritikpunkte aufzuheben?
17. Trifft es zu, daß der Fahrradabstellraum am Bonner Hauptbahnhof ständig überfüllt ist?
18. Trifft es zu, daß auf Bahngleis 1 ständig mindestens 50 Fahrräder stehen, die Fahrradverweilkontrollen jedoch nur sehr kurze Standzeiten ergaben?
19. Wie hoch erachtet die Deutsche Bundesbahn das Potential an Bahnfahrern aus Bonn, die zumindest gelegentlich mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren?
20. Wie kann es dann zu einer Förderung der „Benutzung des Fahrrades“ bzw. der „Kombination Fahrrad und Bahn“ (Plenarprotokoll vom 9. November 1988, Frage 48) kommen, wenn mit „230“ Fahrradstellplätzen das tatsächliche Potential der Bahn „erheblich“ unter „dem kundenbezogenen Bedarf“ liegt?
21. Wie groß ist dieser „kundenbezogene Bedarf der Bahn“?
22. Warum sind selbst in Stoßzeiten (z. B. Berufsverkehr) nur zwei Fahrkartenschalter in Bonn geöffnet, so daß es hier zu langen Staus kommt?
23. Welche Vorgabe gibt es für die maximale Wartedauer an Fahrkartenschaltern, und wie wird diese Vorgabe faktisch eingehalten?
24. Wie hat sich der Preis absolut und prozentual für ein Trampermonatsticket für Personen ohne Juniorpaß in den letzten 10 Jahren entwickelt?
25. Wie rechtfertigen sich ggf. Preissteigerungen angesichts einer wesentlich geringeren Inflationsrate?

Bonn, den 10. April 1989

Dr. Daniels (Regensburg)

Dr. Lippelt (Hannover), Frau Oesterle-Schwerin, Frau Dr. Vollmer und Fraktion
