

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Daniels (Regensburg) und der Fraktion
DIE GRÜNEN**
— Drucksache 11/4325 —

Verkehrsverbund Rhein-Sieg (Bundesbahnstrecke Bonn–Köln)

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 27. April 1989 – E 17/28.15.23-18/7 Va 89 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Bürgerschaft, Öffentlichkeit, Städte und Landkreise haben seit Jahren auch für den Rhein-Sieg-Raum einen Verkehrsverbund gefordert. Einwohnerzahlen, Wirtschaftskraft und die Vielzahl der hier tätigen Verkehrsunternehmen sprechen in der Tat für einen großräumigen Zusammenschluß, der den Bürgern ein einheitliches Netz, aufeinander abgestimmte Fahrpläne für Busse und Bahnen sowie ein einheitliches Fahrpreis- und Fahrausweissortiment bietet. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) hat am 1. September 1987 den Betrieb eröffnet.

Eine Reihe von Eisenbahn-Fahrgästen hat sich gegen den VRS-Gemeinschaftstarif gewendet, der an die Stelle der bisherigen Haustarife der einzelnen Verkehrsunternehmen getreten ist. Das neue Tarifsysteem habe zu höheren Fahrpreisen geführt.

Der VRS-Gemeinschaftstarif verlangt von jedem Verkehrsunternehmen, auf bisherige Tarifregelungen zugunsten des Ganzen zu verzichten. Einen solchen Verzicht hatte die Deutsche Bundesbahn (DB) in zweierlei Form zu leisten: An die Stelle des streckenbezogenen Eisenbahntarifs trat der raumbezogene VRS-Gemeinschaftstarif. Die DB-Paß-Angebote, die in erster Linie fernverkehrsbezogen konzipiert sind, wurden durch neue Fahrpreisermäßigungen, wie Mehrfahrtenkarten, 24-Stunden-Karten, Familientageskarten, 3-Tage-Karten oder 9-Uhr-Umwelt-Karten ersetzt, die sowohl im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der DB als auch in den kommunalen Verkehrsmitteln gelten.

Die Bundesregierung hält den Verbund-Beitritt der DB für sachlich richtig und den VRS-Gemeinschaftstarif für das geeignete Instrument, den lokalen und regionalen Beförderungsbedürfnissen der meisten Bürger an Rhein und Sieg adäquat Rechnung zu tragen.

1. Wie viele Zuschriften hat die Deutsche Bundesbahn von der Bevölkerung bezüglich des Problems der Neugliederung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg erhalten?

384 Zuschriften.

2. Wie viele dieser Zuschriften waren positiv?

224 Zuschriften. Die Einsender bekundeten Interesse am VRS und erbaten nähere Informationen.

3. Wie viele negative Zuschriften hat die Deutsche Bundesbahn hierbei erhalten, und was waren die Hauptkritikpunkte?

160 Zuschriften. Die Einsender sahen für sich als Eisenbahn-Fahrgäste keinen Nutzen im VRS und bemängelten insbesondere, daß die DB-Pässe für Nahverkehrsfahrten innerhalb des VRS nicht mehr in Anspruch genommen werden können.

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?

Die Bundesregierung hält einen solchen Vergleich für unzulässig, weil bei Inanspruchnahme anderer VRS-Fahrpreismäßigungen wie Mehrfahrtenkarten, 3-Tage-Karten, 9-Uhr-Umwelt-Karten sowie Schülermonats- oder -wochenkarten die Preissteigerung wesentlich geringer ausfällt.

5. Wie viele Personen sind von Preissteigerungen durch den Verbund schätzungsweise betroffen?

Hierüber liegen keine Zahlen vor. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß der VRS bereits den meisten Bürgern nützt und mit dem weiteren Ausbau von S-, U- und City-Bahnen in Zukunft weitere Vorteile bringen wird. Sie sieht sich in dieser Beurteilung auch durch die Ergebnisse einer Umfrage bestätigt, wonach nur 4 Prozent der Bürger den VRS negativ bewerten, über 80 Prozent dagegen ihn für gut oder sogar sehr gut halten.

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?

Fahrkartenausgabe und Fahrausweisautomaten geben darüber Auskunft. Zusätzlich sind die Verbund-Reisezüge in den Fahrplänen und auf den Zugzielanzeigern gekennzeichnet. Ferner gibt die DB über Bahnsteig-Lautsprecher jeweils entsprechende Hinweise. Dieses System wird so seit langem in allen Verkehrsverbunden praktiziert und hat dort bislang nicht zu Informationsproblemen geführt.

7. Hält die Deutsche Bundesbahn die Erklärungen auf den Fahrkartenautomaten in diesem Fall für ausreichend?

Ja.

8. Wie behandelt die Deutsche Bundesbahn Touristen, die eine Bundesbahn-Fahrkarte von Bonn nach Köln-Süd gelöst haben und keine Verkehrsverbundkarte?

In dieser Verbindung sind nur Verbundfahrausweise erhältlich.

9. Welche Maßnahmen plant die Deutsche Bundesbahn, die Benachteiligung der Juniorpaß- und Seniorpaß-Gruppen durch die Einführung des Verkehrsverbundes zu reduzieren?

Die Pässe gelten ein Jahr. Bei Verbundstart hat sich die DB zur Rücknahme bereit erklärt. Heutige Käufer kennen die Beschränkung.

Im übrigen wendet sich der VRS gezielt mit Fahrpreisermäßigungen an Auszubildende, Familien und Senioren. Die DB wird ihn darin weiterhin tatkräftig unterstützen.

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?

Das Tramper-Monats-Ticket zum Preis von 240 DM ist ein Angebot des Fernverkehrs mit bundesweiter Geltung. Der Fahrausweis dient im SPNV nur dem Zu- und Abbringen. Er wird in allen Verkehrsverbund-Zügen einschließlich der S-Bahnen nur in dieser Form akzeptiert. Für eine Ausweitung des Geltungsbereichs auch auf die Nahverkehrsmittel der kommunalen Verbundpartner besteht in der Praxis kein Bedürfnis.

11. Welchen Sinn macht es, daß der Preis für die Mitnahme eines Fahrrades in den Verbundeilzügen der Deutschen Bundesbahn nicht den Fahrradmitnahmepreisen im Verbund entspricht, sondern den wesentlich teureren Preisen der Deutschen Bundesbahn?

Die Fahrradmitnahme im VRS kostet 4,20 DM und entspricht dem Fahrkartenpreis der DB mit Ausnahme der S-Bahn Bergisch Gladbach – Dormagen Bayerwerk. Hier kann der Reisende sein Fahrrad unter bestimmten Voraussetzungen zum Preis von 2,40 DM mitnehmen.

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“?

Nachteile für DB-Paß-Inhaber werden durch Verbund-Vorteile für die überwiegende Mehrzahl der Bürger an Rhein und Sieg ausgeglichen.

13. Welchen Rückgang bei der Benutzung dieser Strecke durch die Einführung des Verbundes hat die Deutsche Bundesbahn festgestellt?

Keinen.

14. Welche anderen Kritikpunkte wurden von den Zuschriften bisher genannt?

Erschwernisse bei der Benutzung der Fahrausweisautomaten sowie der Zwang, den Fahrschein selbst zu entwerten.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die einzelnen Kritikpunkte?

Die Bundesregierung bedauert, daß der VRS nicht allen Bürgern an Rhein und Sieg nur Vorteile gebracht hat.

16. Welche Maßnahmen gedenkt sie in dem Verkehrsverbundkonzept zu treffen, um diese Benachteiligungen und Kritikpunkte aufzuheben?

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Verbund-Konzeption hat die DB bereits auf Verbesserungen gedrängt und wird sich für weitere einsetzen. Im übrigen werden manche Veränderungen bereits nicht mehr als Erschwernisse empfunden.

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?

Nein. Nach Mitteilung der DB hat sich die Situation seit Inbetriebnahme der neuen Fahrradabstellanlage Mitte April dieses Jahres normalisiert.

19. Wie hoch erachtet die Deutsche Bundesbahn das Potential an Bahnfahrern aus Bonn, die zumindest gelegentlich mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren?

Zwischen 150 und 200.

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?

Seit dem Umbau des Bonner Hauptbahnhofs steht eine ausreichende Zahl von Fahrradabstellplätzen zur Verfügung.

21. Wie groß ist dieser „kundenbezogene Bedarf der Bahn“?

Bis zu 200 Fahrradabstellplätzen.

22. Warum sind selbst in Stoßzeiten (z. B. Berufsverkehr) nur zwei Fahrkartenschalter in Bonn geöffnet, so daß es hier zu langen Staus kommt?

Der in der Frage dargestellte Sachverhalt trifft nicht zu. Nach Mitteilung der DB sind die Schalter im Reisezentrum Bonn zu Zeiten erhöhter Nachfrage, beispielsweise am Monatsanfang und -ende oder an einem Freitag, wie folgt geöffnet:

Schalter 1 – 6.00 Uhr – 20.45 Uhr
Schalter 2 – 7.00 Uhr – 22.15 Uhr
Schalter 3 – 6.30 Uhr – 22.00 Uhr
Schalter 4 – 5.40 Uhr – 22.30 Uhr
Schalter 5 – 5.40 Uhr – 22.00 Uhr
Schalter 6 – 9.00 Uhr – 18.00 Uhr
Schalter 7 – 5.40 Uhr – 22.30 Uhr
Schalter 8 – 7.30 Uhr – 19.50 Uhr

23. Welche Vorgabe gibt es für die maximale Wartedauer an Fahrkartenschaltern, und wie wird diese Vorgabe faktisch eingehalten?

Es gibt keine Vorgabe.

24. Wie hat sich der Preis absolut und prozentual für ein Trampermonatsticket für Personen ohne Juniorpaß in den letzten 10 Jahren entwickelt?

Das Tramper-Monats-Ticket wurde am 1. Januar 1983 als ständiges Angebot in den Deutschen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expresßguttarif Teil II Bundesbahn (DPT II Bundesbahn) zum Preis von 225 DM übernommen.

Der Preis des Tramper-Monats-Tickets in Höhe von z. Z. 240 DM liegt somit 15 DM oder rd. 6,7 Prozent über dem Einstandspreis vom 1. Januar 1983; das entspricht einer durchschnittlichen Preisanhebung um jährlich 1,1 Prozent.

25. Wie rechtfertigen sich ggf. Preissteigerungen angesichts einer wesentlich geringeren Inflationsrate?

Die Preissteigerungsrate liegt unter der Inflationsrate.

