

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion
DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/685 —**

**Vorgesehene Streckenstilllegung der Deutschen Bundesbahn Abzweig
Richterich–Richterich Grenze, Bestandteil der Kursbuchstrecke 451 und H1,
Aachen–Maastricht**

Der Bundesminister für Verkehr – E 12/32.30.05/68 Vm 87 (1) – hat mit Schreiben vom 25. August 1987 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Was hat die Bundesregierung auf Grund des o. a. Beschlusses speziell im Hinblick auf die Kursbuchstrecke 451 und H1 unternommen?
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 bzw. kostengünstigere und attraktivere Fahrzeuge (z. B. VT 628/928) eingesetzt werden, so wie es der o. a. Beschuß des Deutschen Bundestages vorsieht?
2. Aus welchen Gründen ist es nicht möglich, durch solche Maßnahmen den Schienenpersonenverkehr auf der Strecke Aachen–Maastricht zu erhalten?

Der Bundesminister für Verkehr hat die Deutsche Bundesbahn (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.

Der Streckenabschnitt Abzweig Richterich – Richterich Grenze 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 der Verbindung Aachen–Maastricht verkehren bereits Triebwagenzüge im Taktverkehr. Von dieser 37 km langen Verbindung liegen lediglich 9 km im Netz der DB.

Ein Verfahren nach dem Bundesbahngesetz zur Umstellung des Reisezugbetriebes auf Busbedienung oder zur Einstellung des Güterzugbetriebes ist für den Streckenabschnitt Abzweig Richterich – Richterich Grenze nicht eingeleitet.

3. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in den letzten Jahren in Maastricht die Züge nach Aachen wenige Minuten vor Ankunft des Intercity Amsterdam–Maastricht abfuhren, obwohl bei einer wenige Minuten späteren Abfahrt in Maastricht die Anschlüsse in Aachen nach Köln und damit auch das deutsche Intercitynetz nicht gefährdet waren?

Hat die Deutsche Bundesbahn in Verhandlungen mit den Nederlandse Spoorwegen versucht, diesen Anschluß in beiden Richtungen einzurichten? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, warum sind die Bemühungen gescheitert?

Nach Auffassung der beteiligten Bahnverwaltungen Nederlandse Spoorwegen (NS) und Deutsche Bundesbahn (DB) verläuft für die Fernverkehrsrelation Amsterdam – Köln der verkehrsgünstigere Weg über Emmerich, da hier die Fahrzeit ca. eine Stunde geringer ist als über Maastricht.

Die Verbindung über Maastricht – Aachen hat überwiegend regionalen Charakter.

Zwischen Maastricht und Aachen verkehren werktags acht Zugpaare im zwei-Stunden-Takt. Für diese Züge bestehen zeitgerechte Anschlüsse sowohl Richtung Köln als auch Richtung Roermond.

4. Der Deutsche Bundestag hat beschlossen, daß Grundlage eines Antrags auf Stilllegung einer Strecke nicht das aktuell auf der Strecke verbliebene Aufkommen sein darf, sondern daß der Antrag das im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzepts erreichbare Reisendenpotential ausweisen und berücksichtigen muß. Nach dem Beschuß des Deutschen Bundestages muß dann die Einzelprüfung ergeben, ob eine Stilllegung oder der Weiterbetrieb im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzepts angebracht ist.

Welches regionale Verkehrskonzept hat die Deutsche Bundesbahn unterstellt, und welches Reisendenpotential wurde dafür ermittelt?

5. Ist bei den Ermittlungen der Reisendenpotentiale geprüft worden, wie viele neue Fahrgäste durch die Einrichtung von Haltepunkten in den Siedlungsschwerpunkten Bocholtz und Richterich zu erwarten wären?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 wird Bezug genommen. Dem Bundesminister für Verkehr liegt kein Antrag gemäß Bundesbahngesetz vor.

6. Ist – im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzepts – die Einbeziehung des Schienenverkehrs in den Aachener Verkehrsverbund berücksichtigt worden? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welches zusätzliche Reisendenpotential ist erreichbar?

Warum konnte die Deutsche Bundesbahn nicht mit ihren Stellungsabsichten warten, bis eine Entscheidung über die von den Bahnverwaltungen bereits getroffene Intercityverbindung Antwerpen–Hasselt–Maastricht–Aachen (–Köln) gefallen ist?

Ist der Bundesregierung bekannt, daß bei Einsatz von zwei Dieseltriebwagen und Herrichtung der Güterstrecke Abzweig Bilzen–Maastricht sich bereits heute ein Zweistundenrhythmus Antwerpen–Hasselt–Maastricht–Aachen einrichten läßt?

Heute wird für die einzelnen Abschnitte Antwerpen–Hasselt und Aachen–Maastricht jeweils ein Fahrzeug benötigt. Ein Mehraufwand für Fahrzeuge und Personal ist damit nicht gegeben.

Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis und welches Reisendenpotential ist bei kurzfristiger Verwirklichung dieses Konzepts zu erwarten?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 wird Bezug genommen.

Fragen nach einzelnen Varianten der Angebotsgestaltung können erst dann beantwortet werden, wenn im Rahmen der Verhandlungen mit dem Land Nordrhein-Westfalen grundsätzlich über das weitere Vorgehen bezüglich dieser Strecke Klarheit hergestellt ist und in dann folgenden Untersuchungen diese Punkte im einzelnen geprüft worden sind.

7. Ist – im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzepts – untersucht worden, welches Reisendenpotential eine stündliche Verbindung Aachen–Maastricht und eine stündliche Verbindung Aachen–Heerlen (jeweils mit stündlichem Anschluß an und vom Intercity nach und aus Amsterdam – fast jede niederländische Bahnstation wäre damit von Aachen aus im 30 Minuten-Takt zu erreichen) erwarten läßt? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welches Reisendenpotential ist erreichbar?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird Bezug genommen.

8. Wird sich die Bundesregierung bei der Deutschen Bundesbahn dafür einsetzen, daß vorerst keine irreversiblen Maßnahmen getroffen werden (Streckenabbau, Abbau von Signalanlagen, Verschrottung oder Veräußerung von Fahrzeugen, Umdisponierung der Fahrzeuge auf andere Bundesbahnstrecken), bis ein regionales Verkehrskonzept erarbeitet ist?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird Bezug genommen.

9. Nach dem Beschuß des Deutschen Bundestages sollten die Stellungnahmen der obersten Landesbehörden zu Stellungsanträgen der Deutschen Bundesbahn ebenfalls Alternativvorschläge für die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, der möglichen Beteiligung anderer Gebietskörperschaften und der alternativen Gestaltung des regionalen Angebots im öffentlichen Verkehr enthalten.

Enthielt die Stellungnahme des Landes Nordrhein-Westfalen solche Vorschläge?

Wenn ja, welche, und aus welchen Gründen sind diese nicht berücksichtigt worden?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 wird Bezug genommen.

