

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock, Frau Nickels, Weiss (München)  
und der Fraktion DIE GRÜNEN**

### **Vorgesehene Stilllegung der Bundesbahnstrecken Jülich – Düren (Kursbuchstrecke 443) und Düren – Heimbach (Eifel) (Kursbuchstrecke 444)**

Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt, die Bundesbahnstrecken Jülich – Düren und Düren – Heimbach (Eifel) nach Abschluß einer Rahmenvereinbarung mit dem Land Nordrhein-Westfalen für den Personenverkehr stillzulegen und den Streckenabschnitt Kreuzau – Heimbach (Eifel) zu demontieren.

Im Zusammenhang mit Streckenstilllegungen der Deutschen Bundesbahn hat der Deutsche Bundestag am 13. Juni 1985 einen einstimmigen Beschluß gefaßt (Drucksache 10/3467).

Dazu fragen wir die Bundesregierung:

1. Was hat die Bundesregierung aufgrund des o. a. Beschlusses speziell in Hinblick auf die Kursbuchstrecken 443 und 444 unternommen?

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

- der Fahrbetrieb vereinfacht wird,
- die Organisation des Nebenstreckenbetriebes mit dem Ziel der Kosteneinsparung optimiert wird bzw.
- kostengünstige und attraktivere Fahrzeuge (z. B. der VT 628/928) eingesetzt werden,

so wie es der o. a. Beschluß des Deutschen Bundestages vorsieht?

2. Aus welchen Gründen ist es nicht möglich, durch solche Maßnahmen den Schienenpersonennahverkehr auf den Strecken Jülich – Düren und Düren – Heimbach (Eifel) zu erhalten?
3. Der Deutsche Bundestag hat beschlossen, daß Grundlage eines Antrags auf Stilllegung einer Strecke nicht das aktuell auf den Strecken verbliebene Verkehrsaufkommen sein darf, sondern daß der Antrag das im Rahmen eines regionalen

Verkehrskonzeptes erreichbare Reisendenpotential ausweisen und berücksichtigen muß. Nach dem Beschluß des Deutschen Bundestages muß dann die Einzelprüfung ergeben, ob eine Stilllegung oder der Weiterbetrieb im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes angebracht ist.

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

4. Ist bei den Ermittlungen der Reisendenpotentiale geprüft worden, wie viele neue Fahrgäste

— durch die Errichtung von neuen Haltestellen an den Siedlungs- und Verkehrsschwerpunkten in Selhausen, Düren-Kuhbrücke, Düren-Renkerstraße, Düren-Niederau und Kreuzau-Eifelstraße,

— durch die Aufgabe des schienenparallelen Busverkehrs der Dürener Kreisbahn (DKB) und des Geschäftsbereiches Bahnbus (GBB) bei gleichzeitiger Einbeziehung der Schienenstrecken in den Aachener Verkehrsverbund

zu erwarten wären?

5. Welche Auswirkungen haben die Ergebnisse des Abschlußberichts eines gemeinsamen Arbeitskreises der Bundesbahndirektion Köln und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands auf das weitere Vorgehen der Deutschen Bundesbahn?

Dieser „Arbeitskreis 443/444“ sollte die Vorschläge, die seitens der GdED zur Angebotsverbesserung und Kostensenkung auf den beiden Strecken Jülich – Düren und Düren – Heimbach (Eifel) gemacht wurden, bewerten.

Was hat die Deutsche Bundesbahn unternommen, um die Ergebnisse des Arbeitskreises 443/444 umzusetzen?

Hat sie mit dem Aachener Verkehrsverbund über die Einbeziehung der Bahnstrecken Jülich – Düren und Düren – Heimbach (Eifel) in den Verkehrsverbund verhandelt?

Ist der Geschäftsbereich Bahnbus (GBB) bereit, die schienenparallelen Buslinien Düren – Heimbach (Eifel) und Düren – Jülich ganz sowie die Teilstrecke Düren – Nideggen der Linie Düren – Monschau zugunsten eines verbesserten Schienenverkehrsangebotes aufzugeben?

Hat Sie mit der Dürener Kreisbahn über die Aufgabe deren schienenparallelen Buslinien sowie über die Einrichtung von Buszubringerlinien zu den neu zu schaffenden Umsteigepunkten an der Schienenstrecke verhandelt?

Hat sie den Städten und Gemeinden an der Bahnstrecke Vorschläge unterbreitet und aufgezeigt, welche Maßnahmen von den Kommunen zur Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr durchgeführt werden können, wie es in dem Abschlußbericht vorgeschlagen wird?

6. Warum lehnt der Präsident der Bundesbahndirektion Köln in einem Schreiben an die Stadt Heimbach die Vorschläge des von ihm eingerichteten Arbeitskreises 443/444 ab und behauptet, daß die vorgeschlagene Neuorganisation des Bussystems als Zubringer zur Schiene Nachteile für die Fahrgäste bringen würde, obwohl

- der Arbeitskreisbericht von einem „hochwertigen gemeinsamen Schiene-Bus-System innerhalb des Aachener Verkehrsverbundes“ spricht und
- die Hamburg Consult – ein Beratungsbüro für Verkehrstechnik – in einer gutachterlichen Stellungnahme zu dem Ergebnis kommt, daß das Fahrgastaufkommen infolge des verbesserten Angebotes bei einer Integration der Schienenstrecken in das übrige Nahverkehrsliniennetz des Kreises Düren sogar um 10 Prozent zunehmen wird?

7. In dem Entwurf der Deutschen Bundesbahn für den abzuschließenden Rahmenvertrag mit dem Land Nordrhein-Westfalen sind die Strecken Jülich – Düren und Düren – Heimbach (Eifel) in der Kategorie 1 b (Strecken, für die das Verfahren zur Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf eine andere Bedienungsweise eingeleitet werden kann) mit dem Zusatz „Übernahme durch die Dürener Kreisbahn wird verhandelt“ eingeordnet.

Ist der Bundesregierung bekannt, daß der Aufsichtsrat der Dürener Kreisbahn diese Übernahmeverhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn schon im November 1985 für gescheitert erklärt hat, nachdem keine Einigung über die Finanzierung der zur Übernahme notwendigen Investitionen erreicht werden konnte, da der Kreis Düren zwar bereit war, die laufenden Betriebskostenzuschüsse zu tragen, sich jedoch nicht in der Lage sah, einen 20prozentigen Anteil an den Investitionskosten zu übernehmen?

Von der sogenannten Montada-Kommission wurde der Vorschlag gemacht, daß die Deutsche Bundesbahn als Gegenleistung für die Entlassung aus ihrer Betriebspflicht durch die Übernahme der Strecken durch die Dürener Kreisbahn den 20prozentigen Anteil des Kreises an den Investitionskosten übernehmen sollte; zu diesem Vorschlag liegt bis jetzt keine Stellungnahme der Deutschen Bundesbahn vor.

Ist die Deutsche Bundesbahn bereit, solche Zahlungen zu leisten, um aus der Betriebspflicht entlassen zu werden und den Weiterbetrieb der Strecken in der Trägerschaft eines regionalen Verkehrsunternehmens zu ermöglichen?

8. Seitens der regional tätigen Dürener Kreisbahn (DKB) wurde vor drei Jahren untersucht, inwieweit die Bahnstrecken Jülich – Düren und Düren – Heimbach (Eifel) mit einer Übernahme der beiden Strecken durch die DKB besser als bisher in das Nahverkehrsliniennetz des Kreises Düren eingebunden werden können. Diese Untersuchung ergab, daß der Schienenpersonennahverkehr und der Schienengüterverkehr mit

einem Kostendeckungsgrad von über 90 Prozent betrieben werden kann, wenn die für die Modernisierung notwendigen Kosten als Zuschüsse des Bundes und des Landes aufgebracht werden und somit nicht in die betriebswirtschaftliche Kostenrechnung der DKB eingehen.

Die Berechnungen der DKB wurden von der Hamburg Consult im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen gutachterlich geprüft; die Hamburg Consult kam zu dem Ergebnis, daß die Ansätze und Berechnungen der DKB richtig und deren Vorschläge realisierbar sind.

Warum ist der in dem „Arbeitskreis 443/444“ errechnete Kostendeckungsgrad geringer als derjenige, der seinerzeit von der DKB errechnet wurde? Kann der Kostendeckungsgrad bei einer Weiterführung des Betriebes durch die Deutsche Bundesbahn noch weiter verbessert werden, wenn die Deutsche Bundesbahn alle Vorschläge der Dürener Kreisbahn selber umsetzt?

Ist die Deutsche Bundesbahn bereit, die Vorschläge der Dürener Kreisbahn selber umzusetzen, wenn ihr dieselben Möglichkeiten zur Finanzierung gegeben werden wie dies für die Dürener Kreisbahn vorgesehen war?

Welche Kosten kann der Betreiber der Bahnstrecken einsparen, wenn der Schienenverkehr wieder von der Mineralölsteuer befreit würde, und inwieweit verbessert sich hierdurch der Kostendeckungsgrad?

Inwieweit verringert sich der rechnerische Aufwand der Deutschen Bundesbahn, wenn die Kosten für die Unterhaltung des Fahrweges von der Bundesrepublik Deutschland getragen werden und die Deutsche Bundesbahn eine Wegeabgabe für die Benutzung der Infrastruktur entrichtet und die gleichen Grundsätze zur Berechnung der Wegeabgabe angesetzt werden wie bei den Schweizer Bundesbahnen?

9. Die Übernahme der Strecken durch die Dürener Kreisbahn wäre vom Land Nordrhein-Westfalen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bezuschußt worden, somit kann die vorgesehene Modernisierungsmaßnahme als förderungswürdig im Sinne des § 2 GVFG bezeichnet werden.

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß diese Förderungswürdigkeit unabhängig von der jeweiligen Trägerschaft der Bahnstrecken besteht und somit gemäß § 11 GVFG auch die Modernisierung der beiden Strecken als Vorhaben der Deutschen Bundesbahn gefördert werden kann?

Liegt der Bundesregierung eine Stellungnahme der nordrhein-westfälischen Landesregierung vor, ob diese dazu bereit ist, die Maßnahme in ein Programm gemäß § 5 GVFG aufzunehmen?

10. Wird sich die Bundesregierung bei der Deutschen Bundesbahn dafür einsetzen, daß vorerst keine nicht mehr rückgängig zu machende Maßnahmen getroffen werden [Demontage

der Bahnanlagen zwischen Kreuzau und Heimbach (Eifel) und Abbruch der Personenverkehrsanlagen sowie der Kreuzungsgleise zwischen Jülich und Düren und Düren und Kreuzau], bis ein regionales Verkehrskonzept erarbeitet ist?

Bonn, den 27. November 1987

**Frau Brahmst-Rock**

**Frau Nickels**

**Weiss (München)**

**Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion**





